aero JOURNAL HORS-SERIE
Mars - Avril 2017
HS N° 26

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

Grumman F6F HELLCAT

1 INTRODUCTION p.04

2 GENÈSE & DÉVELOPPEMENTS p.06

3 LE RÉVEIL DE LA FORCE p.24

4 LE CIEL ET L'ENFER p.48

5 LE BOUCLIER ET LE FER DE LANCE p.60

6 DANS L'OCÉAN INDIEN p.90

7 LES *NIGHT FIGHTERS* p.94

8 CONCLUSION p.104

9 ANNEXES p.106

Aérojournal Hors-Série n°26
Mars - Avril 2017

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 1116K83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska
N. Belivier

Service des ventes et réassort :
à juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

Retrouvez-nous sur Facebook
www.facebook.com/aerojournal

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Grumman F6F HELLCAT

Par Guy Julien

« D'emblée, il donnait une impression de puissance et de robustesse ! »
(Captain Eric Brown, Fleet Air Arm)

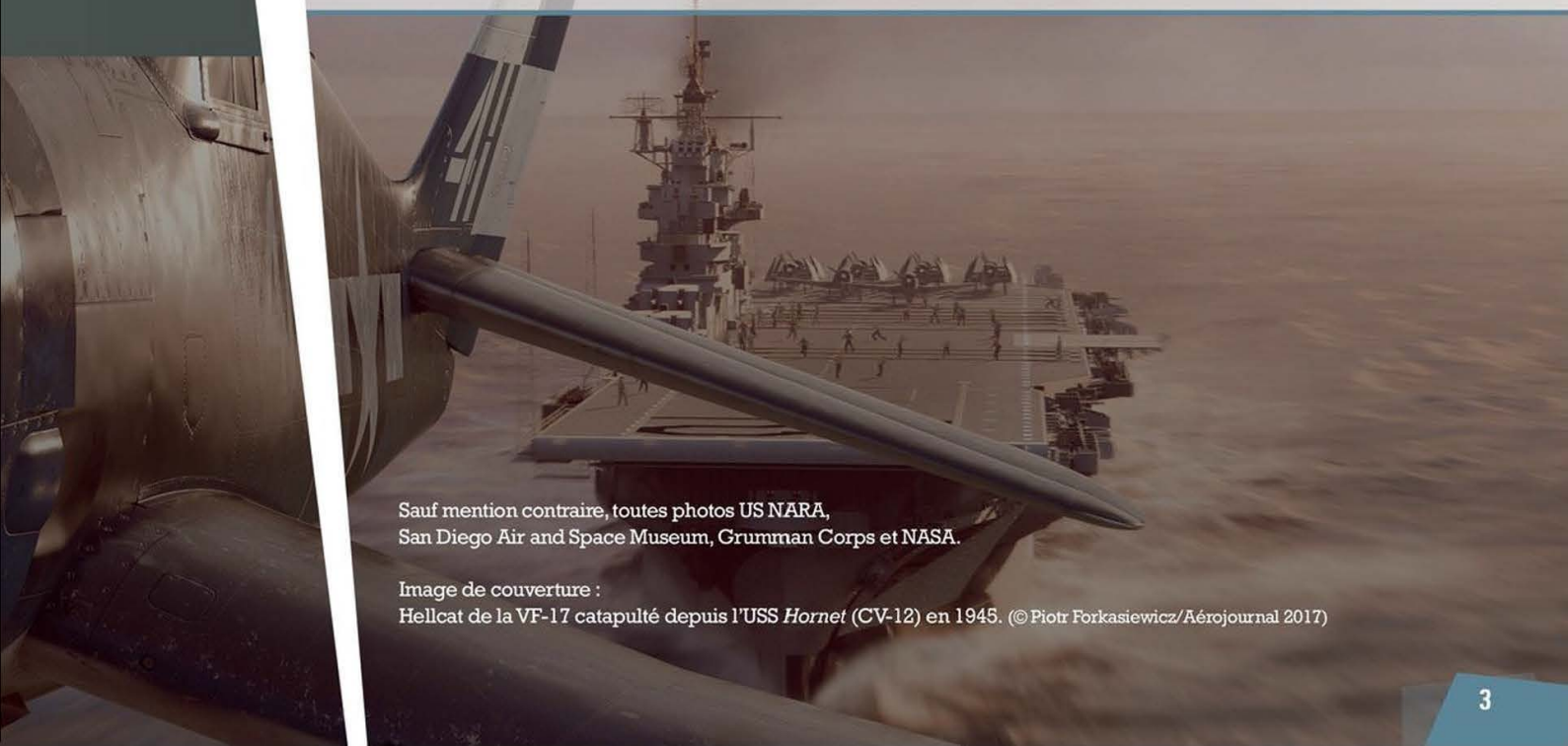
LE Grumman F6F Hellcat, littéralement le « chat des enfers », a été produit entre 1942 et 1945 à 12 275 exemplaires, essentiellement en deux versions. Il s'est illustré dans le Pacifique, où son entrée en service à la mi-1943 correspond au passage à l'offensive de l'*US Navy*. Un mouvement qui ne connaîtra plus de trêve jusqu'à la capitulation japonaise signée deux ans plus tard, en baie de Tokyo. À son bord, les pilotes de la *Navy* et du *Marine Corps* ont réalisé plus de 66 500 sorties et revendiqué la destruction en vol de 5 163 appareils ennemis. Dans le même temps, la *Fleet Air Arm* britannique, qui a elle aussi été dotée d'un peu plus d'un millier de Hellcat, en revendique une soixantaine.

Ces chiffres impressionnent, mais ils occultent pourtant l'essentiel au sujet de ce chasseur atypique. Loin d'être un pur-sang, comme le P-51 ou le P-38, pas aussi évolué que le F4U, avec lequel il va partager les ponts et les hangars de la flotte, pas aussi performant que le puissant P-47, le F6F a pour principale qualité son incroyable solidité.

La vérité sur le « chat », c'est qu'il tient davantage du percheron que du félin ! Extrêmement robuste et bien armé, le F6F faisait en toutes circonstances le job qui lui était confié et il ramenait presque toujours son pilote. De ce point de vue, son ratio de perte au combat est tout à fait éloquent.

Des îlots de Micronésie aux fjords norvégiens, et du golfe du Lion à celui du Tonkin, grâce à une polyvalence à toute épreuve, cet appareil au charme bourru a écrit, jour après jour et nuit après nuit, l'une des pages les plus glorieuses de l'histoire mondiale de l'aviation embarquée.

Cette page, la voici ! ■



Sauf mention contraire, toutes photos US NARA, San Diego Air and Space Museum, Grumman Corps et NASA.

Image de couverture :
Hellcat de la VF-17 catapulté depuis l'USS *Hornet* (CV-12) en 1945. (© Piotr Forkasiewicz/Aérojournal 2017)

Les établissements Grumman au milieu des années 1930, avec au premier plan le XFF-1. Comme on le voit, les débuts de la firme aéronautique sont modestes ! (DR)

INTRODUCTION 1

GRUMMAN C'EST DU SOLIDE …

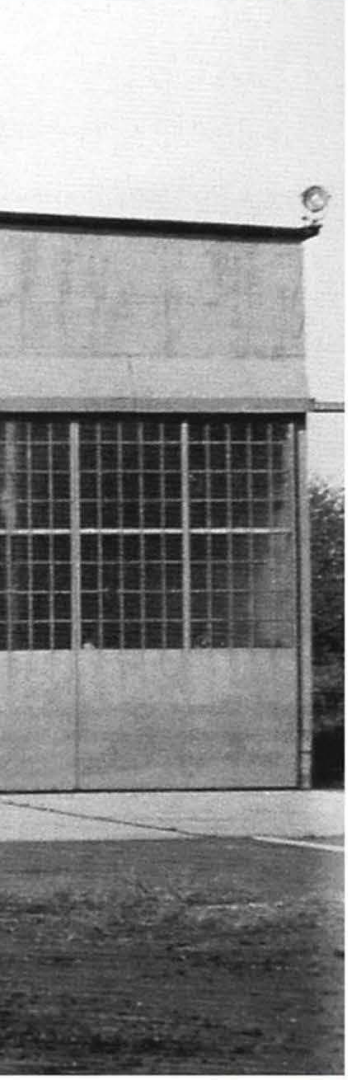
« Trouver une plaque constructeur marquée Grumman sur un avion, c'est un peu comme mettre la main sur un lingot d'argent ! » – *Rear Admiral* John S. McCain.

Tout au long du XXe siècle, les productions aéronautiques ont reflété la personnalité de leur concepteur ou du créateur de l'entreprise qui les a construites. Au même titre que Willy Messerschmitt, Marcel Bloch ou Jack Northrop, Leroy Grumman figure au panthéon de cette première génération de capitaines d'industrie charismatiques.

Durant les années 1920, la Loening Aeronautical Engineering s'est fait connaître aux États-Unis en fabriquant d'excellents hydravions et avions amphibies. Elle compte alors parmi ses employés un jeune et brillant ingénieur et pilote d'essai nommé Leroy R. Grumman.

Né le 4 janvier 1895 à Huntington, dans l'État de New York, « Roy » ou « Red Mike », à cause de la couleur de ses cheveux, grandit dans une famille modeste, son père étant charron. Il s'engage dans la *Navy* en 1917, après ses études. Grumman est promu *Ensign* en septembre 1918, en même temps qu'il obtient ses ailes de *Naval Aviator*. Il est ensuite envoyé se former à l'ingénierie aéronautique au sein du Massachusetts Institute of Technology, le fameux MIT. À l'issue de son cycle universitaire, il est nommé *Lieutenant* et affecté aux essais en vol de la société Curtiss, alors principal fournisseur d'hydravions de la *Navy*. Au bout de quelques mois, il est placé auprès de la Loening Aeronautical Engineering, non plus comme pilote essayeur, mais en tant qu'ingénieur de programme afin de superviser le développement du Loening M-8, un monoplan de reconnaissance commandé à 52 exemplaires. Très satisfait de ses services, Grover Loening propose au jeune officier de venir travailler pour lui. Sans doute déçu par sa rétrogradation au rang d'*Ensign*, du fait des restrictions affectant la Marine en temps de paix, « Red Mike » accepte la proposition de l'industriel. Il intègre en octobre 1920 la société, au sein de laquelle il participe, pendant près de dix ans, à la conception et aux tests de toute une série d'appareils. La crise de 1929 met cependant un terme brutal à cette collaboration. En difficultés financières, la compagnie est vendue à Keystone Aircraft, qui rapatrie les ateliers et le bureau d'études de Manhattan sur Bristol, en Pennsylvanie. Grumman – et certains de ses collègues – va refuser de déménager et choisir une autre option. Celle-ci marquera sa vie et l'histoire de l'aéronautique militaire !

En décembre 1929, Leroy Grumman, Leon Swirbul et trois autres associés – Ed Poor, Clinton Towl et William Schwendler – décident de fonder leur propre société de construction d'avions. Grumman, qui hypothèque sa maison pour un peu plus de 16 000 $, et Swirbul, qui parvient à obtenir un prêt familial de 6 000 $, jouent gros dans cette affaire, même si les frères Loening se décideront ensuite à



◀ Leroy Grumman (à gauche), Leon Swirbul (à droite) et William Schwendler (au centre) sont les trois membres fondateurs de la société. Grumman va en assurer la gestion et la direction générale, tandis que Swirbul veillera sur la production et Schwendler en sera l'ingénieur en chef. (DR)

▼ Un FF-1 dans sa version civile, utilisé par la société Grumman comme « avion de direction », donc à disposition des principaux actionnaires. (NASA)

soutenir financièrement l'entreprise. La nouvelle firme est naturellement baptisée Grumman Aeronautical Engineering and Co., du nom de son principal actionnaire et premier président. Swirbul est quant à lui nommé vice-président.

Le 2 janvier 1930, la société s'installe à Baldwin, New York, dans un garage désaffecté. Les 18 salariés commencent par assurer la maintenance des machines de chez Loening. Dans le même temps, la firme réalise des travaux d'ingénierie pour l'industrie automobile, acquérant une réelle expertise dans le travail de l'aluminium. À cette même époque, soucieux de répondre aux *desiderata* de l'*US Navy*, « Red Mike » dépose un brevet portant sur le mécanisme d'un train d'atterrissage rétractable. Il s'agit d'un dispositif assez complexe, s'inspirant d'études conduites du temps de Loening. Bien que lourd et très physique pour l'équipage, la rétractation s'effectuant à la main au moyen d'une manivelle, le système séduit le *Bureau of Aeronautic*. Dans ces conditions, celui-ci soutient, en 1931, la première commande du Grumman FF-1 : un biplan biplace doté d'étonnantes performances – 314 à 323 km/h selon les motorisations –, obtenues grâce à l'installation du fameux train rentrant, qui réduit la résistance aérodynamique.

Ce train, à voie étroite, donc fragile et malcommode au roulage, est pourtant bien loin de constituer la panacée. Une fois en l'air, les roues sont escamotées dans un emplacement réservé à cette fin, à l'avant du fuselage, juste en arrière du moteur en étoile, de rigueur à l'époque. L'ensemble donne à l'appareil une vague forme de baril, qui sera la caractéristique des productions maison pour une bonne décennie.

Toujours en 1932, après un intermède à Valley Steam, la firme s'installe à Farmingdale, toujours dans l'État de New York. C'est là qu'elle développe un prototype révolutionnaire de voilure repliable, dite « *sto wings* », destinée à réduire l'encombrement des avions sur les ponts et dans les hangars des porte-avions. La combinaison de ces deux avancées techniques ouvre définitivement la voie à l'aviation embarquée moderne et au Hellcat ! ■

GENÈSE & DÉVELOPPEMENTS 2

Le Hellcat est le descendant d'une longue série de machines imaginées par Grumman. À son patrimoine technologique et conceptuel, l'avion a su ajouter des innovations techniques, tout en demeurant simple, pour ne pas dire rustique !

LE FF-1 et ses dérivés sont commandés à hauteur de 88 exemplaires par la *Navy*, ce qui constitue, au début des années 1930, un succès plus qu'honorable. 57 autres appareils sont fabriqués par la Canadian Car and Foundry, qui en a obtenu la licence. Ils servent quelque temps au sein de la RCAF sous la désignation de G-23 Goblin. Une version d'exportation, le GE-23 Delfin, fera l'objet d'une vente prétendument conclue avec la Turquie. Les 34 exemplaires construits connaîtront en réalité leur baptême du feu en Espagne, en servant du côté républicain. En 1939, après la victoire du camp franquiste, les onze rescapés vont rejoindre l'Ejército del Aire. Un exemplaire du FF-1 est aussi vendu en 1935 à la Marine impériale japonaise, qui s'intéresse de très près aux productions étrangères, notamment américaines. Enfin, deux autres avions serviront respectivement sous les couleurs du Mexique et du Nicaragua !

LES ORIGINES D'UNE LIGNÉE

Mettant à profit son expérience, Grumman développe ensuite le monoplace XF2F-1. Il s'agit encore d'un biplan aux formes arrondies, mais son moteur Pratt & Whitney R-1535-72 Twin Wasp Junior de 700 cv le propulse à 372 km/h, soit un gain de vitesse de l'ordre de 10 % par rapport au FF-1. Celui-ci allant de pair avec une maniabilité accrue, l'*US Navy* commande à l'industriel 55 F2F-1 en mars 1934. Les premiers sont livrés moins d'un an plus tard ; ils seront retirés des premières lignes en 1939. À cette époque, ils ont été rejoints en service actif par un autre produit de chez Grumman : le XF3F, plus évolué bien qu'étant toujours biplan. La formule atteint cependant ses limites, et il sera le dernier chasseur de la Marine américaine à adopter cette configuration.

[1] La cellule s'étant disloquée après une ressource enregistrée à 14 G !

▲ Groupe de biplaces SF-1 de la *Naval Air Reserve* photographié en 1937. Le FF-1 (et son dérivé SF-1, S pour *Scout*) constitue le premier succès de Grumman sur le marché national et international.

◀ Essai en soufflerie d'un F6F-3 sous la responsabilité du *National Advisory Committee for Aeronautics*, à Langley, Virginie.

Le G-11, projet de la firme à partir duquel sera développé le XF3F-1, est lancé alors même que son prédécesseur, le XF2F-1, n'a pas encore volé. D'ailleurs, le nouvel appareil s'en inspire directement, et adopte, dans un premier temps, son moteur. Il sera ensuite doté d'une version plus évoluée, le R-1535-84, avant de passer au Wright Cyclone R 1820 surcompressé sur le F3F-2. Ce dernier lui permet d'atteindre une vitesse de pointe de 410 km/h. Cette modification lisse encore un peu plus une silhouette qui, désormais sans décrochement ni aspérité, évoque définitivement celle d'un tonnelet.

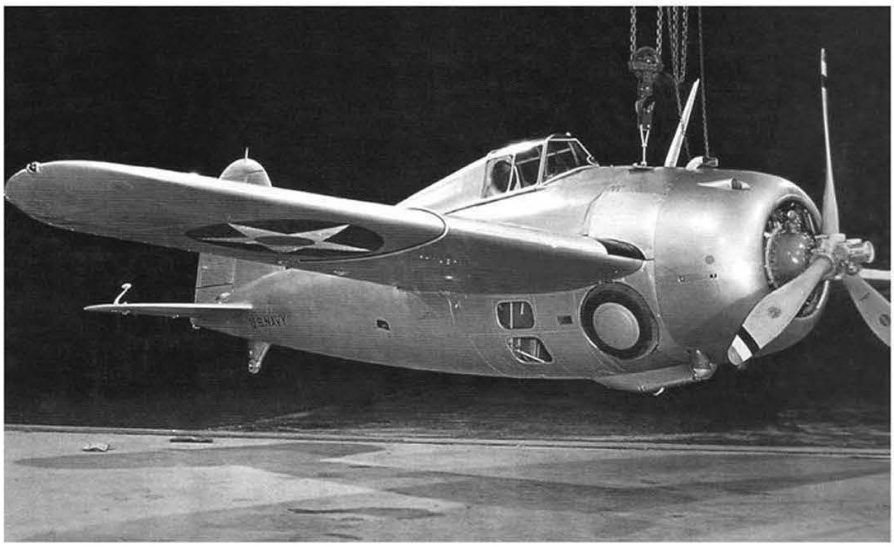
Aux 54 F3F-1 commandés en 1935 succèdent, un an plus tard, 81 F3F-2. En 1938, 27 F3F-3 supplémentaires sont produits. Disposant d'une aérodynamique améliorée, ils atteignent les 425 km/h ! En fait, cette dernière commande est passée pour pallier le retard pris dans la fabrication du F2A, premier chasseur monoplan produit pour la *Navy* par Brewster.

Après des débuts marqués par l'accident du prototype en 1935, qui coûte la vie au pilote d'essai Jimmy Collins [1], la carrière du F3F se déroule sans histoire. Il œuvre au sein de sept flottilles de la *Navy* et des *Marines* au plus fort de son utilisation. Retiré du service sur porte-avions en 1941, il continue à être employé à des tâches de servitude pendant deux ans. L'USAAF elle-même en intègre quelques exemplaires sous la dénomination UC-103. Enfin, trois appareils équipés de moteurs de 1 000 cv, désignés Gulfhawk II (G-22) et III (G-32 et G-32A), vont trouver preneurs sur le marché civil avant d'être mobilisés en tant que UC 103 au cours de la guerre.

En tout état de cause, le F3F-3 apparaît comme l'équivalent dans sa catégorie des meilleures productions étrangères contemporaines, tels les Fiat CR.42 et autres Polikarpov I-153. C'est sur cette base éprouvée et réussie que Grumman pense pouvoir s'imposer encore une fois en proposant à la Marine, qui désire se doter d'un nouveau chasseur embarqué, son biplan XF4F-1 (G-16), tandis que la concurrence s'oriente vers des monoplans. Ce choix va avoir de nombreuses conséquences sur l'avenir de la firme, la plus immédiate étant de lui faire perdre son titre de fournisseur attitré de la *Navy*.

En 1935, la Marine lance en effet un appel d'offres pour remplacer le F3F, alors en phase d'essais. Deux projets sont retenus. Il s'agit d'une part du XF4F-1 de Grumman, qui constitue l'ultime évolution de la lignée du FF-1, et d'autre part du Brewster XF2A-1. Ce dernier, tout comme le XFN-1, une version navalisée du Seversky P-35 écartée au dernier moment, représente l'avenir : il adopte une construction entièrement métallique, un train rentrant, un cockpit fermé et une formule monoplan. En juin 1936, le choix du *Bureau of Aeronautics* se porte logiquement sur Brewster. Toutefois, Grumman, dont le projet pèche par sa configuration tout autant que par des problèmes de surchauffe de son nouveau moteur de 800 cv, n'a pas démérité. À tel point qu'un mois à peine après que le XF2A-1 a été déclaré vainqueur de la compétition, la *Navy*, sans doute soucieuse de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier, demande au constructeur du XF4 d'en poursuivre le développement, moyennant d'importantes modifications de structure ainsi qu'une évolution du groupe motopropulseur.

▼ F3F-2 de la VF-6 photographié en 1939. Par rapport au F2F, l'avion bénéficie d'un armement amélioré, d'un moteur plus puissant et d'une aérodynamique affinée. Il préfigure le Wildcat.



▲ Soutenu par le BuAer, Grumman essaie de contrer Brewster avec son F4F, d'abord biplan puis monoplan, mais toujours aussi « rondouillard ». Ici, le XF4F-2 de 1937, qui sera victime de problèmes de surchauffe moteur.

Le premier vol du nouveau XF4F-2 a lieu en septembre 1937. Il s'agit désormais d'un monoplan tout en métal mu par un Pratt & Whitney SC-G Twin Wasp R-1830-66 de 1 050 cv. L'appareil se caractérise étrangement par la rondeur de son fuselage contrastant avec l'aspect anguleux de la dérive du plan horizontal et des ailes. L'armement est constitué de quatre mitrailleuses : deux M 1919 de capot synchronisées tirant à travers le champ de l'hélice et une M2 par demi-aile. Implantées à mi-fuselage, ces dernières donnent à la machine, juchée sur son train d'atterrissage escamotable « maison » à voie étroite (toujours aussi incommode), une silhouette très particulière. L'avion, d'abord pris en main par le pilote d'usine Robert Hall, est ensuite testé par les spécialistes de la Marine.

Après plusieurs mois d'évaluations, marqués par des pannes et différents problèmes liés au refroidissement du moteur, une nouvelle confrontation a lieu au printemps de 1938. Le Grumman amélioré s'y révèle plus rapide que le Brewster, mais celui-ci se montre plus maniable et plus fiable. En définitive, après avoir tergiversé pendant deux ans, la Navy publie, le 2 juin 1938, un ordre d'achat de 53 F2A-1. De son côté, Grumman profite de ces atermoiements en bénéficiant d'un important lot de consolation avec, comme on l'a vu, la commande d'une nouvelle série de F3F.

Ce contrat pour la vente de biplans – alors reconnus comme une formule obsolète – n'entrave pas une baisse sensible du chiffre d'affaires de la société. Grumman se doit donc de réagir sans délai. Indépendamment de succès ponctuels, tels que ceux enregistrés avec les appareils amphibies J2F et G-21, qui permettent à l'entreprise de continuer à travailler, la direction vise désormais le marché bien plus juteux des chasseurs embarqués !

Avec l'accord du *Bureau of Aeronautics*, les recherches sur le XF4F sont donc poursuivies tout au long de l'année 1938. Celles-ci vont déboucher sur la mise au point d'un moteur plus puissant, le Pratt & Whitney R-1830-76 de 1 200 cv, et la généralisation de l'essence à 100 d'indice d'octane qui permet, entre autres, de prévenir le phénomène de surchauffe bien mieux que l'ancien standard d'indice 87.

Le prototype du XF4F-3 (G-36), BuAer 0383 (qui n'est autre que l'ancien XF4F-2), officiellement commandé en octobre 1938, effectue son premier vol trois mois plus tard. Avant d'être détruit lors d'un accident en décembre 1939, il subit, à la satisfaction de toutes les parties, une batterie de tests et d'essais en vol, au terme desquels 54 exemplaires sont commandés en août 1939, juste quelques jours avant que n'éclate la Seconde Guerre mondiale. Le Wildcat venait de naître.

Au 1er janvier 1940, l'*US Navy* dispose donc d'une centaine de monoplans de chasse embarquée livrés ou commandés. C'est peu pour équiper les flottilles de sept porte-avions. Dès le début de l'année, 108 F2A-3 supplémentaires font l'objet d'un nouveau marché. Cependant, compte tenu des enseignements de la guerre d'Espagne, ainsi que des premières leçons tirées de la campagne de Pologne et des engagements sporadiques qui se déroulent sur le front de l'Ouest, il apparaît que cette solution ne saurait être qu'un pis-aller. Le chasseur américain ne soutient en effet pas la comparaison avec les meilleures productions domestiques, telles que le Curtiss P-40, ni *a fortiori* avec des matériels étrangers, comme le Bf 109 E ou le Spitfire *Mk. I*.

▼ Le F4F-3 permet à Grumman de reprendre sa position de fournisseur attitré de la Navy. Ici un Wildcat modifié en vue d'essais réalisés en 1941 par la NACA.

▲ Au 1er janvier 1940, la Navy dispose de moins de 200 monoplans de chasse bons pour le service sur les ponts de ses porte-avions ! Ici la chaîne de production du F4F-3.

En d'autres termes, le F4F-3, dont les performances ne sont fondamentalement pas si différentes de celles de son concurrent de chez Brewster, se trouve dépassé avant même d'être entré en service !

Une réaction s'impose donc, et vite ! Parfaitement consciente du problème, la Marine a d'ores et déjà sélectionné son chasseur monoplan de deuxième génération : il s'agit du Vought 166 B, qui devient le XF4U-1 dans sa nomenclature. À terme, celui-ci devra remplacer à la fois le F2A et le F4F. Une fois encore, Grumman semble devoir s'effacer. Mais on n'écarte pas aussi facilement le constructeur de Long Island. Contrairement à ce qui a été trop souvent écrit, l'appel d'offres de 1938 destiné à pourvoir l'aviation embarquée des États-Unis d'une nouvelle génération de chasseurs est en fait double, en ce sens qu'il porte sur l'étude d'un monomoteur et d'un bimoteur. À l'instar de l'*USAAC*, qui lance à la même époque, au moyen de deux fiches programmes jumelles, les bases des futurs P-38 et P-39, la Marine recherche la meilleure formule pour faire face à ce qui est alors entrevu comme les exigences futures du combat aérien.

En matière de monomoteur, Vought sort vainqueur de la confrontation qui oppose son très prometteur XF4U-1 au XFL Airabonita de Bell. En matière de bimoteur, et faute de concurrent, c'est Grumman qui emporte l'adhésion des autorités avec son XF5F-1 (G-34).

Si le futur Corsair surprend du fait de la forme en W adoptée pour ses ailes, configuration rendue nécessaire du fait du diamètre important de l'hélice entraînée par l'énorme Pratt & Whitney R 2800 choisi comme propulseur, le G-34, bientôt baptisé Skyrocket, n'apparaît pas moins étonnant. Monoplan tout en métal, pourvu de deux Wright XR 1800 40/42 de 1 200 cv entraînant des hélices tripales tournant en sens inverse l'une de l'autre, cet intercepteur bidérive voit son fuselage venir se noyer dans l'épaisseur de l'aile, au niveau de sa section centrale. Le pilote prend place dans ce qui reste d'espace en arrière de celle-ci. Réceptionné en 1941, l'appareil souffre, comme une grande partie de ses prédécesseurs, de graves problèmes de surchauffe moteur. Ceux-ci plus ou moins résolus, le Skyrocket atteint aux essais la vitesse de 616 km/h avec un taux de montée impressionnant de 1 220 m/min !

Malgré les commentaires élogieux du pilote d'essai maison Selden Converse et les résultats des tests comparatifs qui donnent, en 1941, à cet étrange oiseau une marge de supériorité marquée sur tout ce qui vole côté allié, Spitfire et XF4U-1 compris, l'avion n'est finalement pas commandé en série. Le projet renaîtra de ses cendres sous la forme du XF7F-1 Tigercat, un bimoteur biplace de chasse de nuit à hautes performances, dont le prototype est commandé en juin 1941. Les premières versions opérationnelles, incapables d'opérer sur une autre plate-forme que celle offerte par les gros porte-avions de la classe Midway, ne rejoindront toutefois la flotte qu'après la guerre. Elles serviront en Corée, en chassant des vieux biplans Polikarpov Po-2 et en remportant… deux victoires !

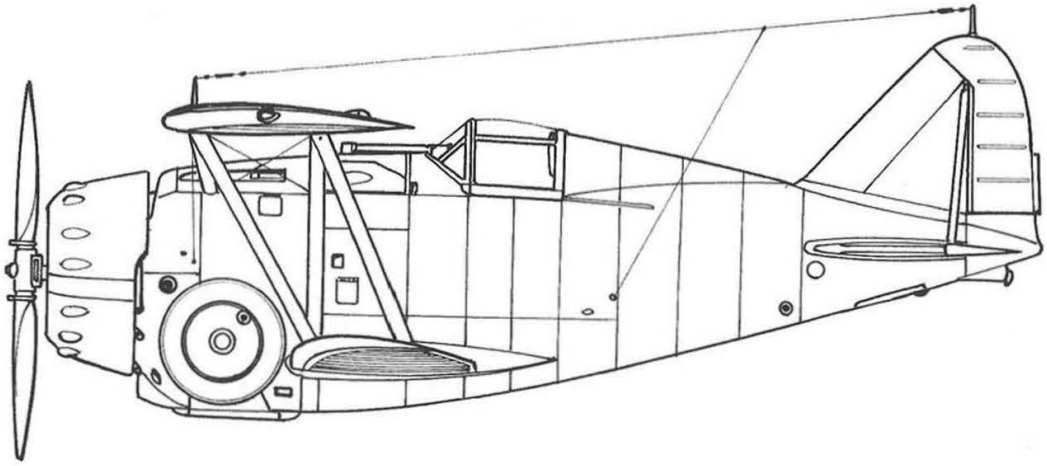
Dans cette histoire compliquée, le F6F, dont les études commencent à la même époque que celles du Tigercat, va en revanche se révéler indispensable à l'effort de guerre américain.

LA NAISSANCE DU PRÉDATEUR

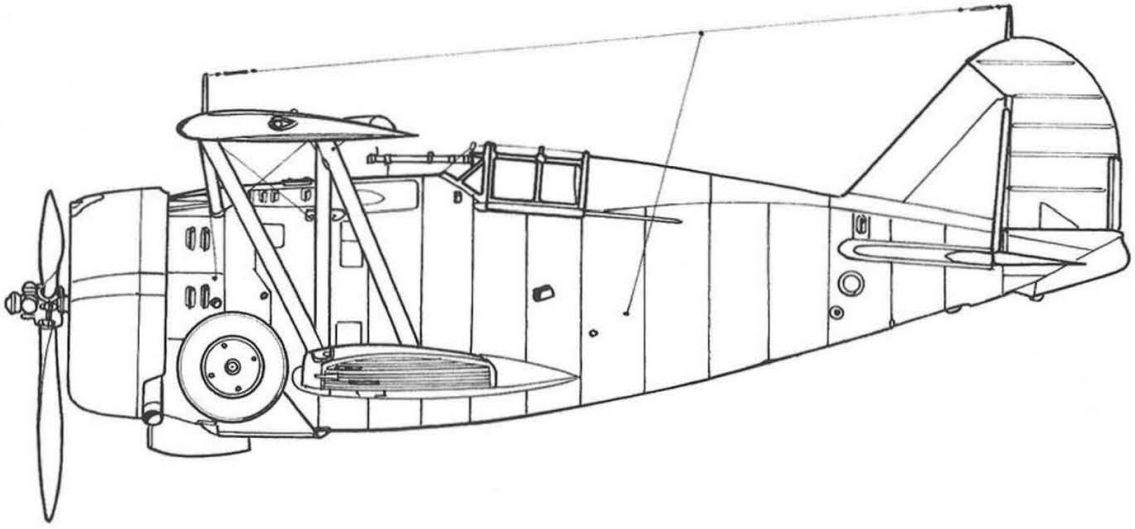
Le 25 décembre 1940, un Ju 88 isolé est abattu au-dessus des îles Orcades par deux Martlet *Mk. I* du No. 804 *Squadron* de la *Fleet Air Arm*. Il s'agit de la première victoire aérienne remportée par les monoplans de chasse produits par Grumman. Et la liste sera longue !

Alors que les États-Unis accélèrent la montée en puissance de leur industrie militaire, favorisée par la signature, en mars 1941, du *Lend-Lease* (loi du prêt-bail), le Wildcat est engagé au combat dans toute une partie de l'hémisphère Nord, du cercle polaire jusqu'au canal de Suez. Outre-Atlantique, le retour d'expérience des Britanniques est essentiel pour préparer la prochaine génération d'instruments de combat. C'est dans ce contexte qu'est imaginé ce qui deviendra, après une longue maturation, le F6F Hellcat.

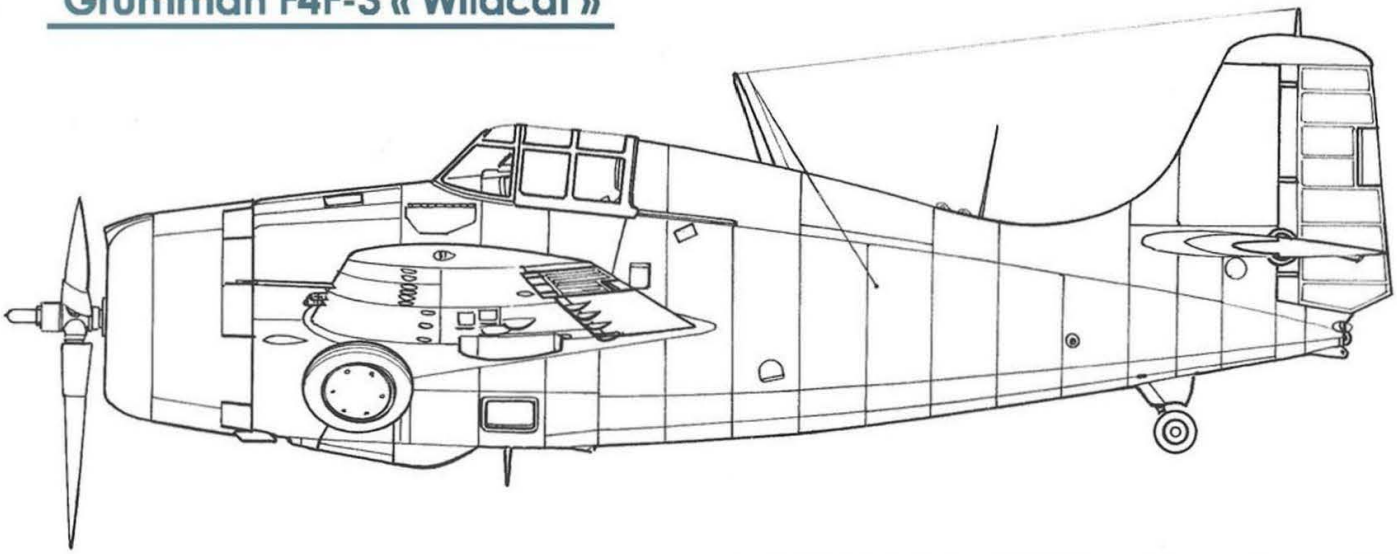
Grumman F2F-1



Grumman F3F-2

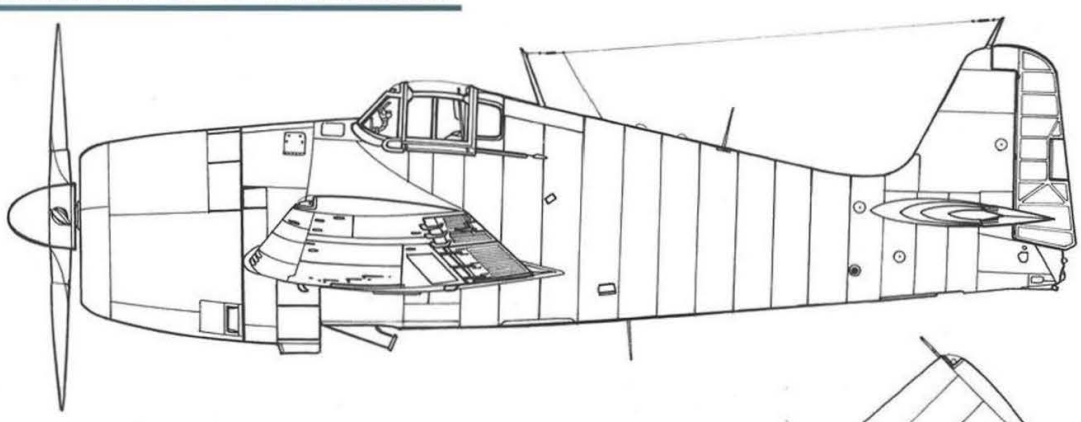


Grumman F4F-3 « Wildcat »

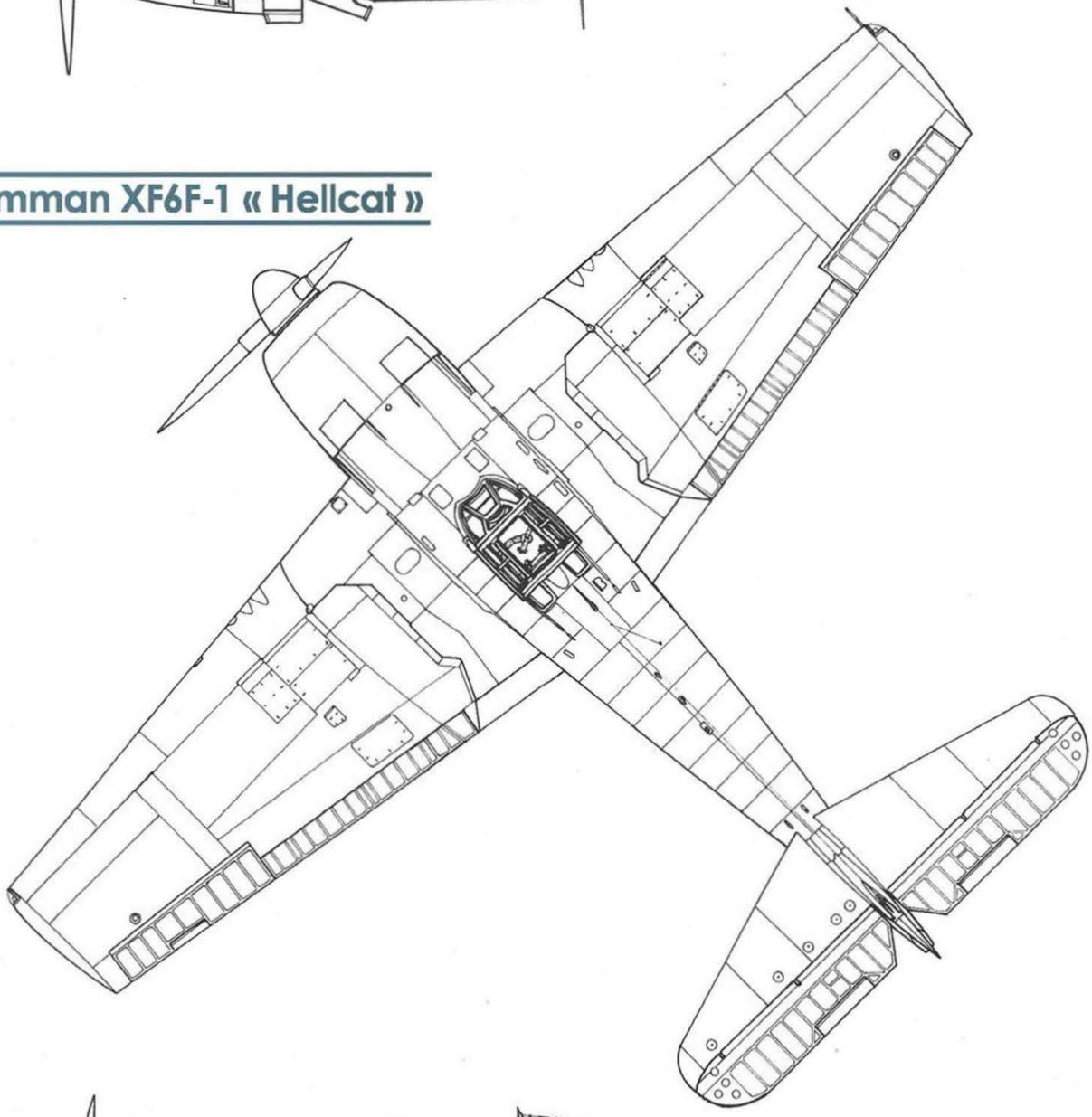


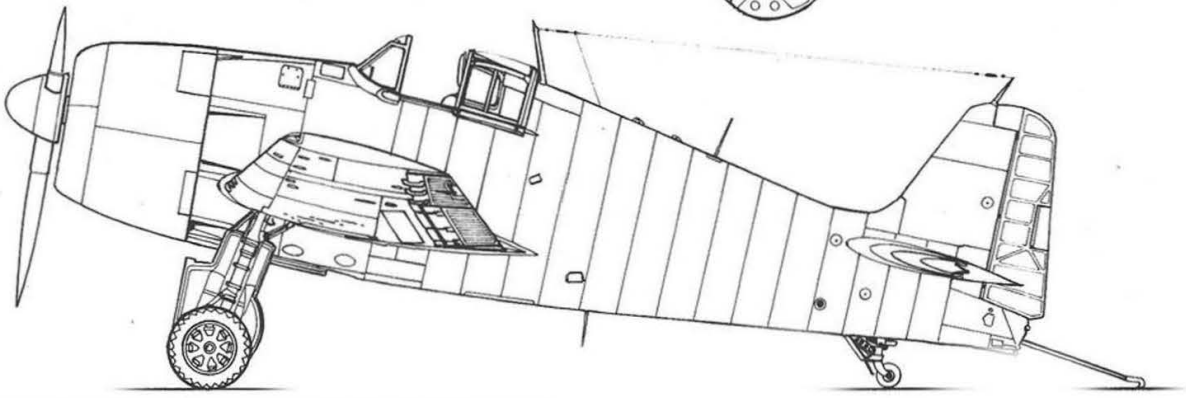
© Hubert Cance - Aérojournal - 2017

Grumman XF6F-2 « Hellcat »



Grumman XF6F-1 « Hellcat »





© Hubert Cance - Aérojournal - 2017

▲ La découverte d'un Zéro quasiment intact posé dans un marais des Aléoutiennes va enfin permettre de jauger le futur adversaire du F6F.

À cette époque, le chasseur embarqué parfait n'existe nulle part, et chaque concepteur est amené à faire des compromis pour trouver un équilibre subtil entre la puissance, l'armement, l'autonomie, etc. Bien sûr, certains sont plus pertinents que d'autres. Or, il se trouve que celui adopté en toute discrétion au Japon par Horikoshi Jiro apparaît comme le plus abouti, même si personne ne songe alors qu'un chasseur nippon puisse constituer un jour un adversaire crédible pour ses homologues occidentaux. Pourtant, la réalité est bien là : tandis que Grumman bataille pour améliorer son Wildcat, dont les performances se sont étrangement dégradées avec la version F4F-4 tout juste entrée en service, les Mitsubishi A6M-2 de la Marine impériale japonaise donnent au contraire toute satisfaction. Rapides, bien armés, d'une agilité peu commune et disposant d'un extraordinaire rayon d'action, quelques-uns ont été déployés en Chine. À chaque rencontre, ils ont mis l'aviation du Kuomintang en coupe réglée. Mais hormis un certain Claire Lee Chennault, obscur capitaine en retraite de l'*Air Corps* présentement colonel de l'armée de l'Air Chinoise, personne ne semble vraiment s'en préoccuper.

D'ailleurs, le *Report of Air Operations*, édité par la *Fleet Tactical Unit*, daté du 22 septembre 1941 et traitant du nouvel appareil type Zéro, montre le peu d'intérêt que les Américains prêtent à la création de Mitsubishi. En effet, non seulement la vitesse de l'avion est complètement erronée (entre 555 et 610 km/h), mais ce document ne fait aucune mention de la maniabilité, du taux de montée et du rayon d'action du Zéro, qui sont pourtant les caractéristiques les plus marquantes du nouveau chasseur ; elles sont d'autant plus importantes que l'on parle ici d'un avion embarqué. Trois mois avant Pearl Harbor, ce document prouve seulement que les services de renseignements de la Marine américaine savent que le « Reisen » existe.

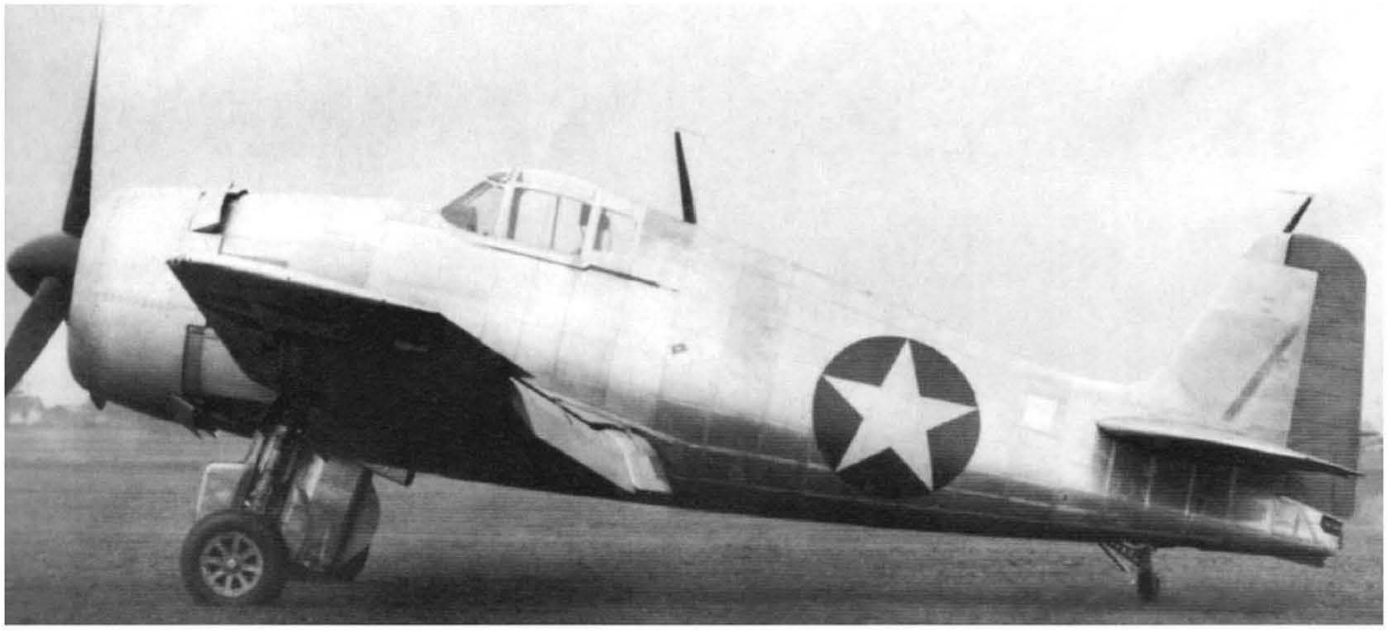
L'amélioration du F4F, qui donnera naissance au F6F, à laquelle œuvre William Schwendler, ingénieur en chef et cofondateur de Grumman, est donc motivée par l'expérience de la guerre en Europe et en Méditerranée, et non pour s'opposer à d'hypothétiques chasseurs nippons. Délicieux paradoxe que voilà !

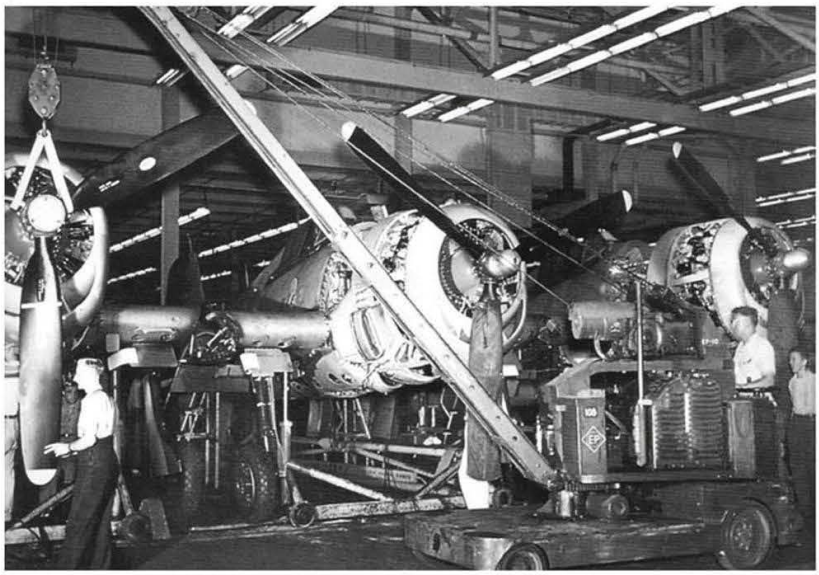
Le Hellcat n'a donc pas été conçu comme un antidote au fléau constitué par le Zéro. Pour s'en convaincre, un simple coup d'œil sur un calendrier suffit : les deux prototypes XF6F-1 et XF6F-2 sont en effet commandés le 30 juin 1941. Quand, un an plus tard, le XF6F-1 effectue son premier vol le 26 juin 1942, la bataille de Midway a eu lieu depuis trois semaines et celle de la mer de Corail depuis un peu plus d'un mois et demi. Ce délai paraît tout à fait insuffisant pour que les enseignements tirés de ces premiers engagements significatifs entre la chasse embarquée des États-Unis et le Zéro puissent avoir influé le moins du monde sur la conception générale du F6F.

Jusque-là, les aviateurs de la *Navy* qui ont eu la malchance d'affronter cet ennemi redoutable sont peu nombreux, et beaucoup sont morts ou ont été faits prisonniers à l'issue de cette rencontre, ce qui complique singulièrement la transmission du moindre retour d'expérience !

Contrairement à ce qui est souvent avancé, on peut ainsi sérieusement douter que des modifications aient été apportées au projet en avril 1942 à la demande d'Edward « Butch » O' Hare. Celui-ci, tout juste récipiendaire de la *Medal of Honor*, les aurait en effet préconisées auprès de Grumman afin de contrer plus efficacement le monomoteur Mitsubishi. Or, le *Lieutenant Commander* O'Hare, qui a affronté des « Betty » de la 4e *Kōkūtai* le 20 février 1942 au large de Rabaul, n'a jamais eu jusqu'alors l'occasion de combattre, ni même probablement

▼ Le XF6F-1, équipé d'un moteur Wright Cyclone, est le premier de la lignée à prendre l'air en juin 1942.





de voir le moindre Zéro ! À l'époque, ses connaissances en la matière devaient donc être des plus limitées. Reste que l'argument publicitaire de Grumman, « vu et approuvé par notre héros national », est devenu, au fil des années, un quasi-fait historique !

Il faut en réalité attendre le mois de septembre 1942, époque à laquelle la production du F6F est prête à être lancée, pour que les Américains aient enfin l'occasion de tester un A6M. Il s'agit de celui du premier maître Koga Todayoshi, abattu le 4 juin 1942 lors d'un raid sur Dutch Harbour et retrouvé un mois plus tard presque intact dans un marais près d'Akutan, dans l'archipel Aléoute. Le 30 juillet, alors que le XF6F-3 effectue son premier tour de piste, le Zéro Type 21 de Koga – qui a eu la nuque brisée dans le crash – fait route vers Seattle, embarqué à bord de l'USS *Saint-Mihiel* (AP-32).

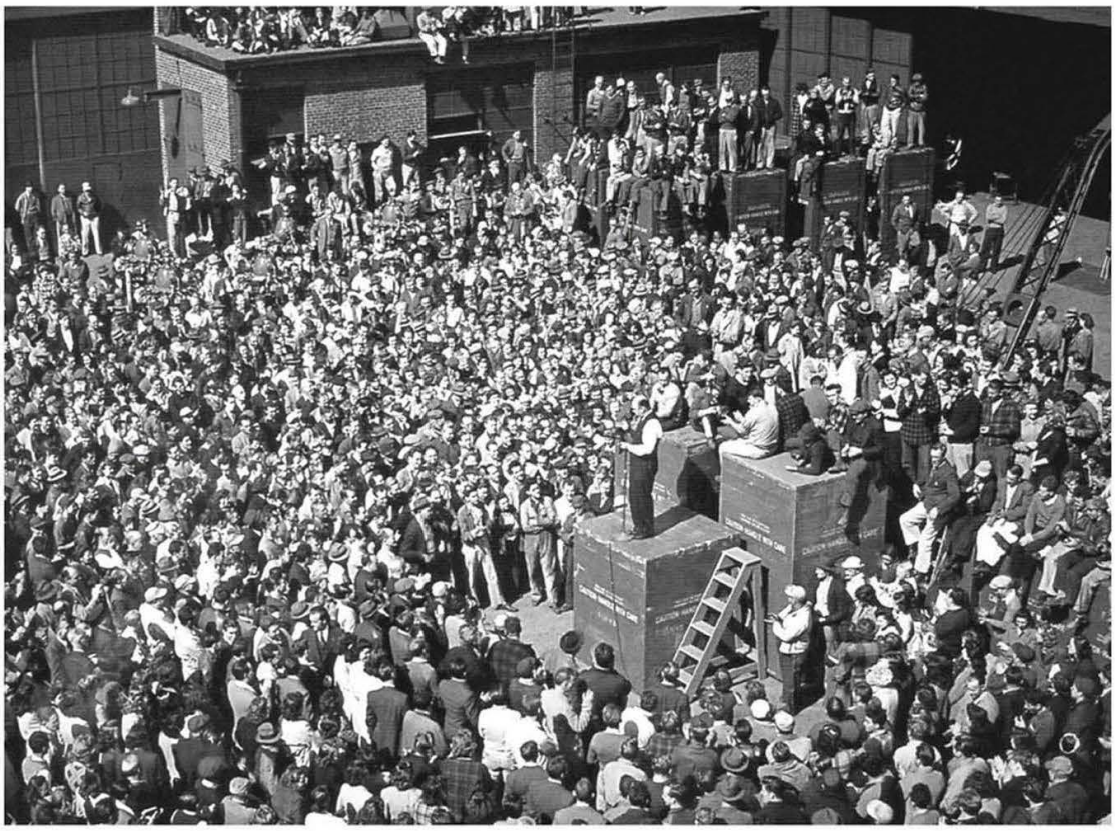
La campagne d'évaluations qu'il subit ensuite s'étend du 20 septembre au 15 octobre 1942. Le Hellcat n'a donc jamais été spécifiquement conçu, ni son prototype modifié en cours de développement, pour affronter un adversaire dont les performances réelles demeurent largement ignorées des Alliés sept mois après le début des hostilités et deux ans après son entrée en service ! Le monomoteur japonais n'a pas davantage été la cause du changement de moteur qui est réalisé par Grumman en juillet 1942, après une première phase d'essais. Cette substitution apparaît en effet sans rapport avec le manque parfois allégué de puissance ou de vitesse de pointe du premier prototype par rapport à celui que les Américains identifient maintenant comme le Zéro, tout en continuant à lui attribuer des performances parfois fantaisistes !

En termes de vitesse, le XF6F-1 piloté par Robert Hall se révèle d'emblée très supérieur au F4F, en offrant à ce niveau des performances qui seront à peu de chose près celles du modèle de série. Cependant, comme anticipé par le BuAer, le moteur Wright montre rapidement ses limites en matière d'accélération et de taux de montée. Or, il s'agit de deux domaines où les chasseurs japonais se distinguent particulièrement. En outre, le F-1 affiche un manque de stabilité longitudinale et apparaît assez lourd à compenser. Tout cela n'est toutefois pas rédhibitoire pour un démonstrateur reçu comme une simple variante de transition. En effet, la décision de remplacer le Wright 2600 par un Pratt & Whitney R-2800-8 Double Wasp de 2 000 cv a été prise dès le 23 mai 1942, alors qu'aucun essai en vol ni aucun test comparatif n'a encore été conduit. Ce choix d'un nouveau propulseur est cependant logique. Il se base sur un constat simple. Le R-2800 déjà produit en grande série pour les F4U, P-47 et B-26 est un moteur éprouvé et fiable. Il offre en outre par rapport au Twin Cyclone 2600, pour un poids et un diamètre équivalents, 25 % de puissance supplémentaire !

La Marine affirme d'emblée le caractère irrévocable de la mesure en commandant immédiatement 184 exemplaires du nouveau chasseur ainsi modifié.

Un mois après le vol inaugural du premier prototype, le XF6F-3 prend donc l'air à son tour le 30 juillet 1942. Le gros Pratt & Whitney donne alors tout ce que l'on attend de lui en offrant au nouvel appareil un taux de montée remarquable : voisin de 1 000 m/min ; il est supérieur de 15 à 20 % à celui du Corsair et du Thunderbolt ! La vitesse de pointe s'avère en revanche inférieure.

▲ La ligne d'assemblage du F6F dans l'usine de Bethpage spécialement construite pour la production du Hellcat.

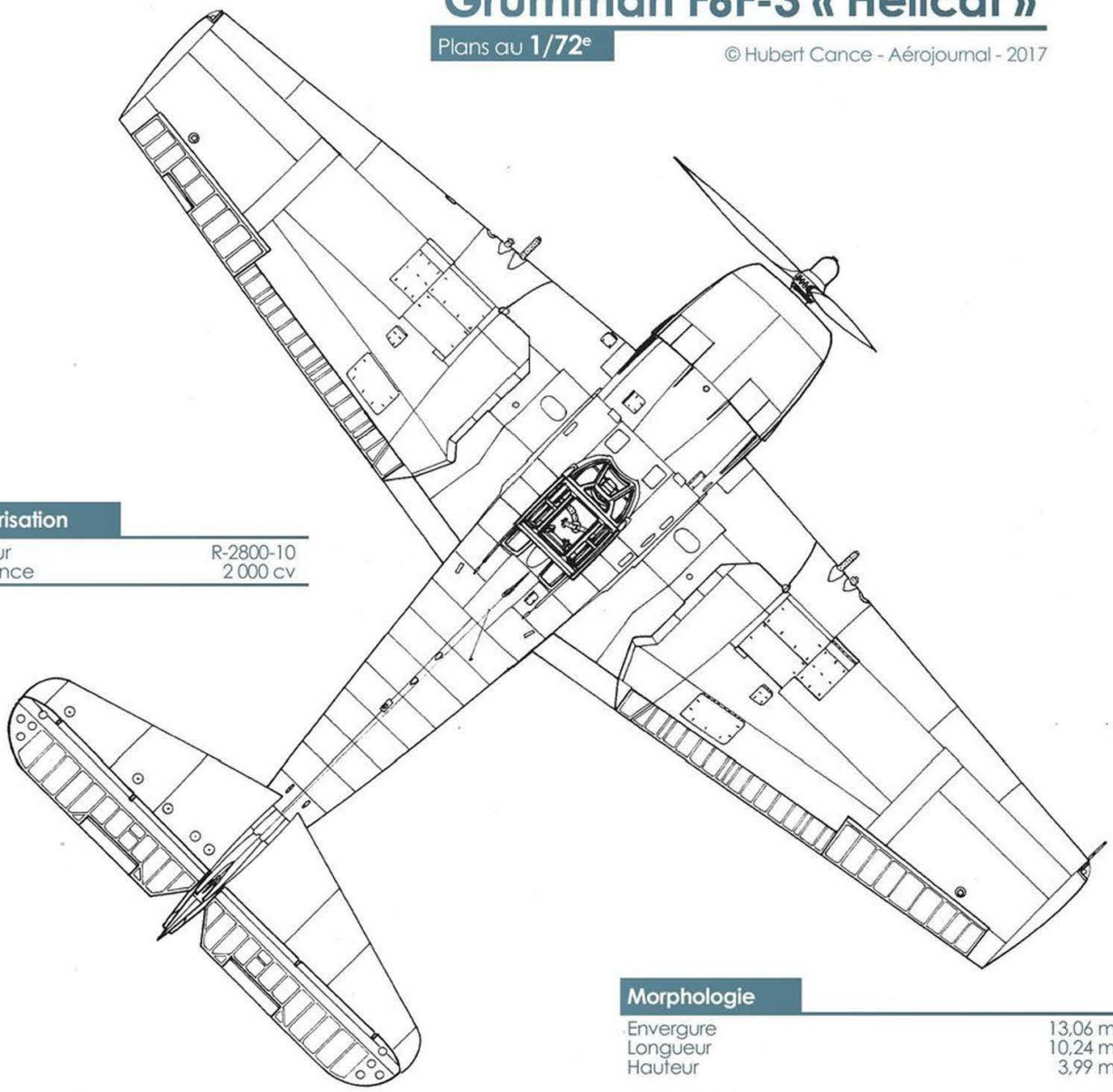


▶ « Jake » Swirbul, archétype du manager américain haranguant ses troupes !

Grumman F6F-3 « Hellcat »

Plans au **1/72e**

© Hubert Cance - Aérojournal - 2017

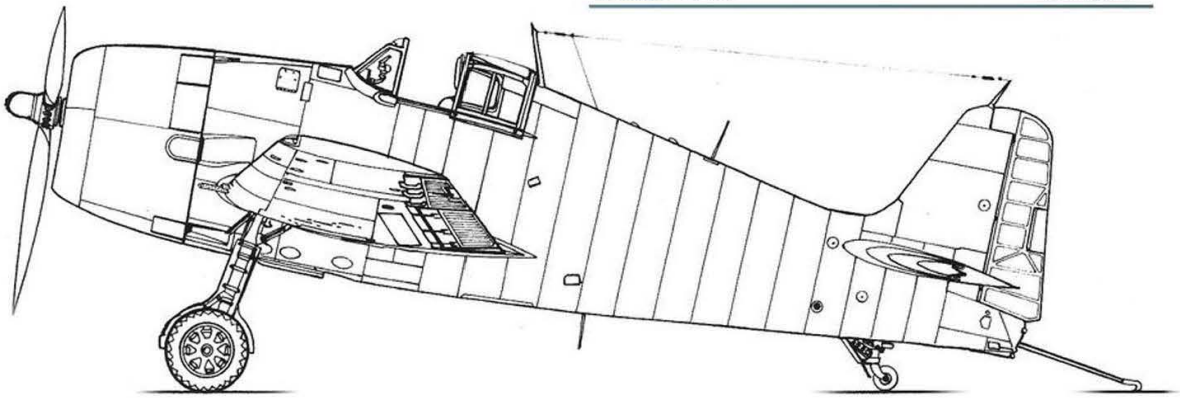


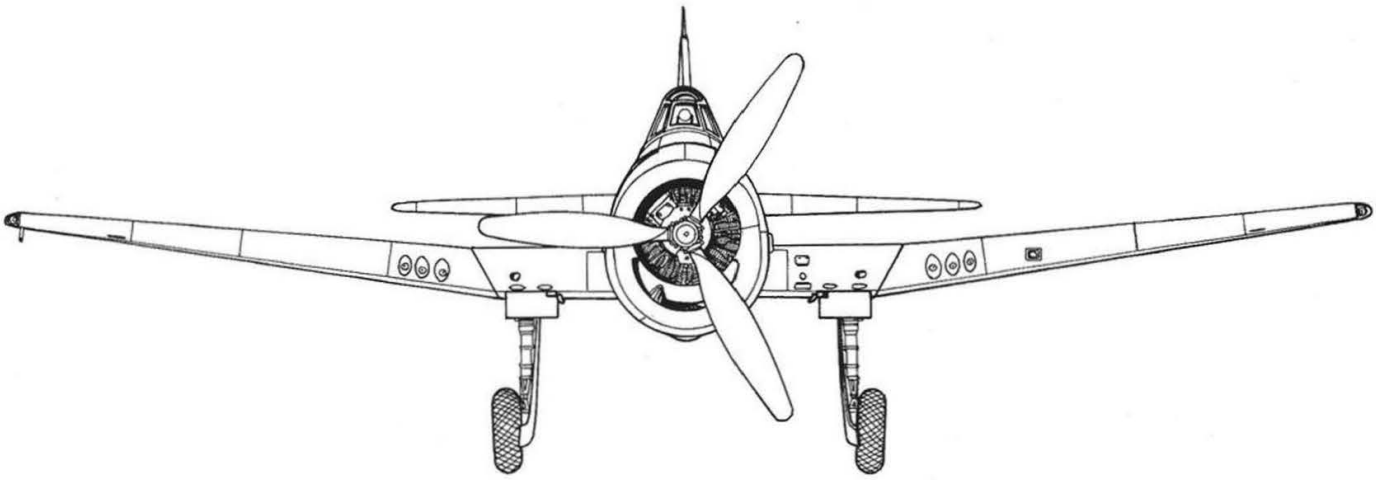
Motorisation

Moteur	R-2800-10
Puissance	2 000 cv

Morphologie

Envergure	13,06 m
Longueur	10,24 m
Hauteur	3,99 m
Poids à vide	4 190 kg
Poids maximal au décollage	6 991 kg
Charge alaire	184 kg/m²





Performances

Vitesse maximale au niveau de la mer	539 km/h
Vitesse maximale en altitude	605 km/h à 17 300 pieds
Temps de montée à 20 000 pieds	7 min
Plafond	38 400 pieds
Distance franchissable avec réservoirs supplémentaires	2 130 km*

* 2 414 selon d'autres sources

Armement

6 x M2 Colt 12,7 mm (400 coups)

Production

4 402 exemplaires, soit 36 % du total	
Dont chasseurs de nuit (E et N)	200 N et 18 E
Exportation durant la guerre	252 à la Royal Navy

▲ Vue de face de l'un des premiers F6F-3 de série permettant d'apprécier le caractère tout en puissance de la machine !

Toutefois, comprise entre 507 km/h au niveau de la mer à 607 km/h à 8 000 mètres, elle se révèle très largement suffisante face au Zéro, dont l'exemplaire capturé a Akutan livre alors ses premiers secrets, dissipant définitivement le mythe de sa supériorité.

Au début de l'automne 1942, la définition de série F6F-3 est fixée après seulement cinq semaines d'essais. Ceux-ci ont été marqués par l'accident du XF6F-3 survenu le 17 août. Bob Hall évite le pire en réussissant un atterrissage d'urgence train rentré, qui se solde néanmoins par la destruction de l'avion et des blessures pour le pilote. L'enquête conclura à une explosion en vol du compresseur. Mais rien ne peut plus arrêter le programme, d'autant que le Corsair s'avérant difficile à faire évoluer sur porte-avions, le Hellcat devient une priorité.

Grumman se concentre alors sur la production de ce modèle, en sous-traitant largement à General Motors, par le biais de sa filiale Eastern Aircraft, la fabrication des Avenger (TBM) et des Wildcat (FM-2) toujours en commande. Dans ces conditions, neuf mois après le vol du premier prototype, le Hellcat équipe déjà quinze flottilles embarquées. Au bout de dix-huit mois, 10 000 exemplaires seront sortis des chaînes de Long Island.

Pour réaliser ce tour de force, un atelier géant dédié uniquement à cette production en masse a été inauguré. Au plus fort de la production, 20 000 ouvriers travailleront sur le programme F6F, qui occupe à lui seul une surface industrielle de 900 000 m² et génère un chiffre d'affaires quotidien de 1 million de dollars, ce qui équivaut à 14 millions actuels, soit 4,6 milliards de dollars en rythme annuel. Le temps que les chaînes se mettent en place et que les équipes soient constituées, les premières livraisons portant sur 12 appareils interviennent en janvier 1943. Ce chiffre est porté à 37 en février, 81 en mars, 130 en avril. En novembre 1943, ce sont 400 Hellcat qui sont livrés ! À cette époque, Grumman produit davantage d'appareils en une semaine que pendant toute l'année 1940. Le pic de cette croissance hyperbolique est atteint en ce qui concerne le F6F en janvier 1945, mois durant lequel 605 exemplaires rejoignent la flotte !

[2] Pratt & Whitney et Colt sont également établis au Connecticut, dans la même ville de Hartford.

L'AVIS DES PILOTES

« C'était une merveille à piloter. Par rapport à un F4F, c'était le jour et la nuit. Le Hellcat avait un plus grand rayon d'action, plus de puissance, plus de vitesse… avec plus de tout en fait ! » – *Ensign* George Horner, de la VF-13.

Si le Corsair, en raison d'un pilotage exigeant, a reçu – et parfois mérité – le qualificatif de « *Ensign Eliminator* », certains, friands d'anthropomorphisme, lui trouvant même « un air vicelard », les pilotes vont en revanche immédiatement adorer le Hellcat, qui, lui, a une « bonne tête ». Le *Captain* Eric Brown, de la Royal Navy, a décrit cet avion.

« Avec une masse à vide de 4 104 kg, il était 15 % plus lourd qu'un Sea Hurricane *Mk. IIC* en ordre de combat et doté en outre de réservoirs supplémentaires. Dans cette dernière configuration, un Hellcat, avec 5 997 kg, devenait presque aussi lourd qu'un Blenheim *Mk. IV* ! Monter sur le bestiau et s'installer dans le poste de pilotage était une expérience inoubliable, rappelant à beaucoup d'égards la pratique de l'alpinisme. Le « bureau » était à l'américaine, spacieux et bien agencé. Prévu pour un pilote ayant une carrure d'arrière de Rugby, je me souviens m'être fait la réflexion, une fois sanglé au fond du siège baquet, qu'il allait falloir me lever pour diriger ce truc au roulage. Heureusement, la hauteur en était réglable, et tout s'est donc bien passé. »

Les pilotes, qu'ils soient chevronnés ou frais émoulus d'*OTU*, se sentaient immédiatement à l'aise aux commandes du F6F, qu'ils aient auparavant volé sur F4F ou simplement sur SNJ. L'*Ensign* Robert W. Duncan, affecté en 1943 sur le *Yorktown*, a ainsi rapporté à propos d'un avion à bord duquel il va se distinguer : « La prise en main s'effectuait sans difficulté, j'irais même jusqu'à affirmer que son pilotage avait quelque chose d'enfantin ! »

Outre les militaires, de nombreux pilotes d'essai civils ont également eu l'occasion de voler sur Hellcat. On notera pour l'anecdote que les usines Grumman et Brewster, établies comme on l'a vu dans l'État de New York, étaient voisines de celles de Republic, implantées à Farmingdale (ancien siège de Grumman), toujours dans le même État. Elles n'étaient pas très éloignées de celles de Chance Vought, construites

à Stratford, Connecticut. Le fait que les chaînes de production des meilleurs chasseurs américains équipés d'un moteur en étoile se soient trouvées situées à moins de 120 km à vol d'oiseau des ateliers du motoriste et de l'armurier communs [2] ne saurait être dû à un hasard absolu. Cette proximité a permis de créer des synergies, non seulement dans le domaine industriel, en rationalisant les circuits logistiques, mais également humain. Ainsi, les pilotes d'usine des trois principales firmes se fréquentaient et ont pu, à de nombreuses occasions, prendre les commandes d'appareils produits alentour pour le plus grand profit de chacun.

Ainsi, Kenneth Jernstedt, pilote de la « maison » Republic, se souvient d'avoir testé le F6F. « Un bon avion », conclura Jernstedt, « mais pas aussi bon que notre Thunderbolt. » On n'en attendait pas moins !

Parfois, le manque de fair-play est encore plus flagrant. C'est ainsi qu'après le débarquement de Provence, une affiche montrant un Hellcat et un Thunderbolt, deux vedettes de l'opération « Dragoon », manquera de mettre le feu aux poudres. Faisant face aux fanfaronnades des « Republics », les « Grummans » vont leur lancer un défi dont a témoigné bien des années plus tard l'un des protagonistes : « Quatre F6F contre quatre de vos P-47, à 10 000 pieds, demain, au-dessus de Long Island. On verra bien qui l'emporte ! Le Lendemain, ceux de Farmingdale se sont effectivement pointés, mais à 15 000 pieds ! Heureusement que nous, nous étions montés à 25 000 pieds, parce que sinon, on se prenait une vraie dérouillée ! » En pratique, le « Jug » était plus rapide et mieux armé. En revanche, le « Fox Six » grimpait plus vite et était plus maniable. Les deux se valaient en piqué si on considère le F6F-5.

L'appareil est aussi très apprécié, pour ne pas dire aimé, par ceux chargés de sa maintenance et de son entretien. C'est ainsi que l'*Ensign* Byron Robinson, officier mécanicien servant à bord de l'USS *Franklin* (CV-13), s'est souvenu « avoir passionnément aimé le F6F », avec lequel son équipe et lui étaient capables de maintenir un taux de disponibilité très élevé. « Tout était très simple avec cet avion : il y avait peu d'hydraulique et donc peu de risque de fuite. Cette rusticité était la base de la philosophie de Grumman – simple, solide et qui marche ! »

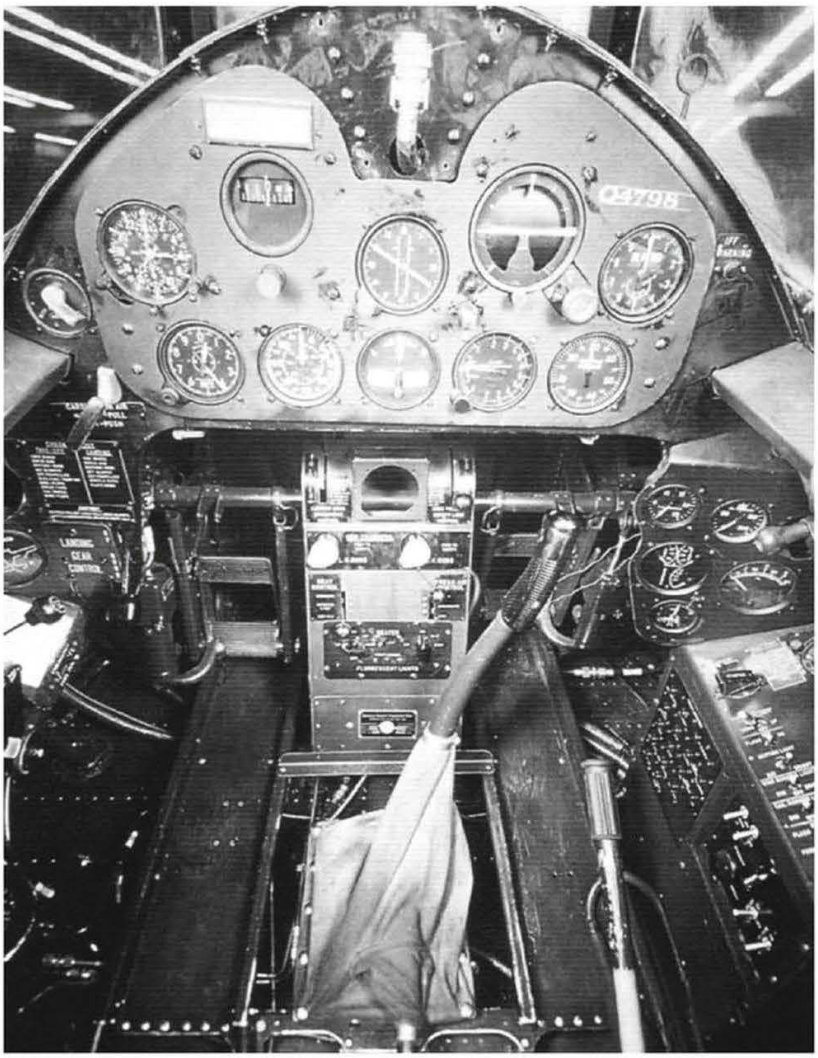
Dans ces conditions, il n'y a guère à s'étonner de voir les flottilles de F6F atteindre en 1944 des taux de disponibilité dépassant les 90 %, alors que celles volant sur Corsair flirtaient, dans le meilleur des cas, avec les 50 %. Cette distorsion a conduit tout naturellement les aficionados du Hellcat à admettre que le chasseur de Chance Vought était meilleur que le leur… mais seulement trois jours par semaine !

Ralph Clark, employé du constructeur assurant auprès de la flotte le service après-vente de la marque, avait une façon bien à lui de mettre ses interlocuteurs à l'aise au sujet du Hellcat : « Pas de panique les gars, cet avion est construit par des amateurs, ce sont des amateurs qui le maintiennent en condition de vol, et, pour la plupart, ceux qui le font voler sont également des amateurs qui n'avaient jamais vu un zinc de près avant 1942 ! »

LE CHAT DANS TOUS SES ÉTATS

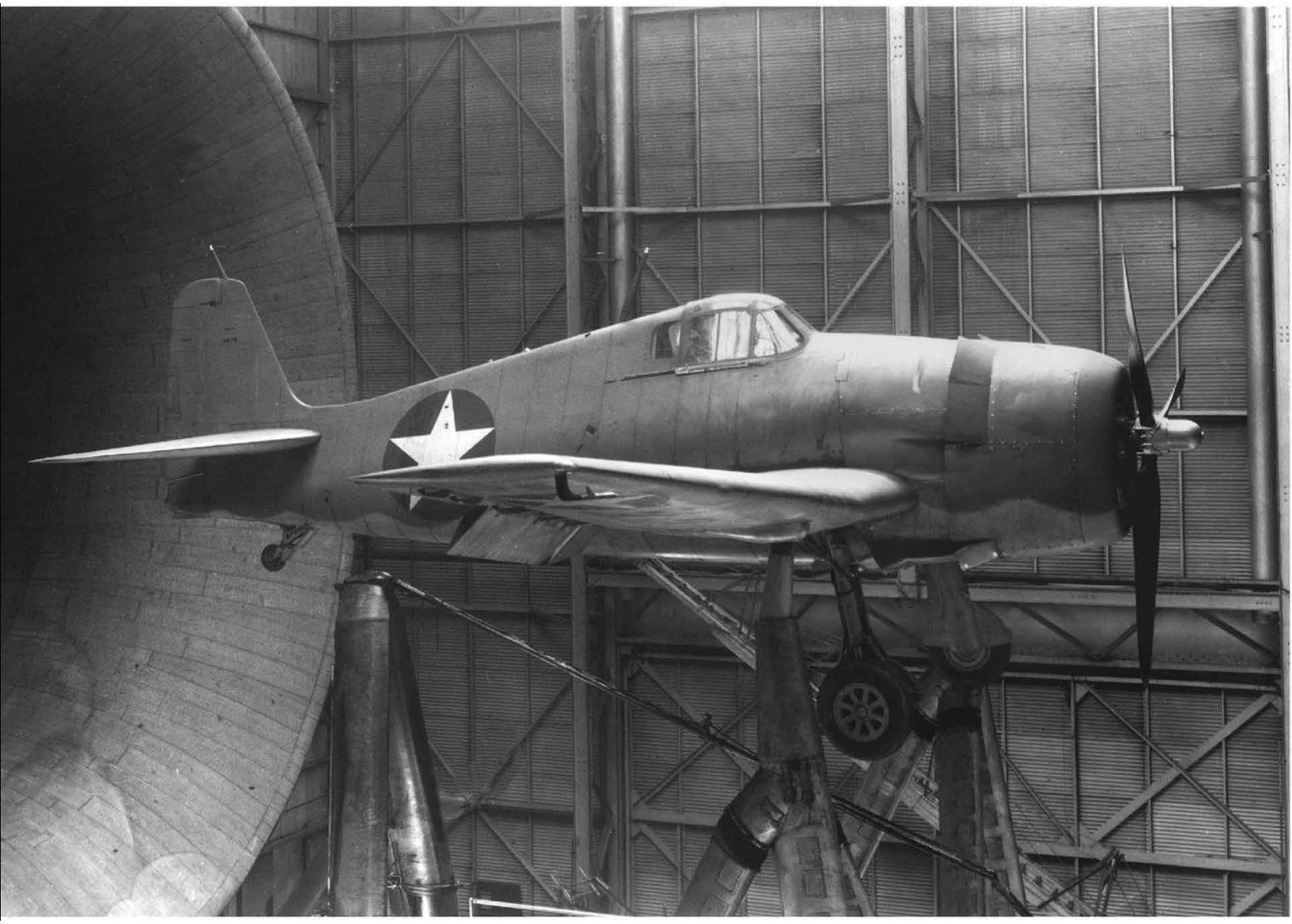
La production du Hellcat s'est étendue sur trois ans, les dernières machines en commande étant livrées en octobre 1945. Pendant cette période, l'appareil n'a subi extérieurement que de légères modifications, affectant le capot moteur, les points d'emport ou encore la verrière.

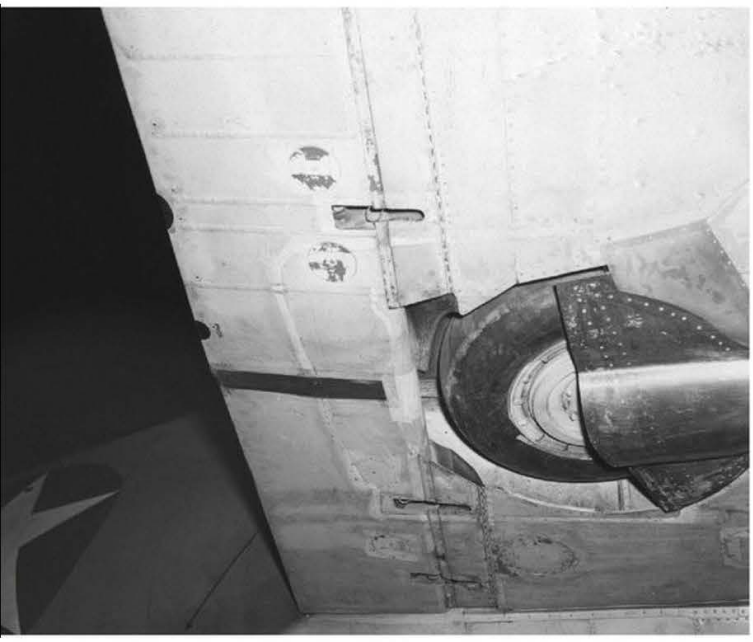
La seule différence marquante entre le F6F-3, produit en série jusqu'en avril 1944, et son successeur le F6F-5 tient essentiellement à son moteur, qui intègre, pour le dernier, un système d'injection d'eau lui permettant ainsi de bénéficier d'une puissance temporairement accrue en cas d'urgence.



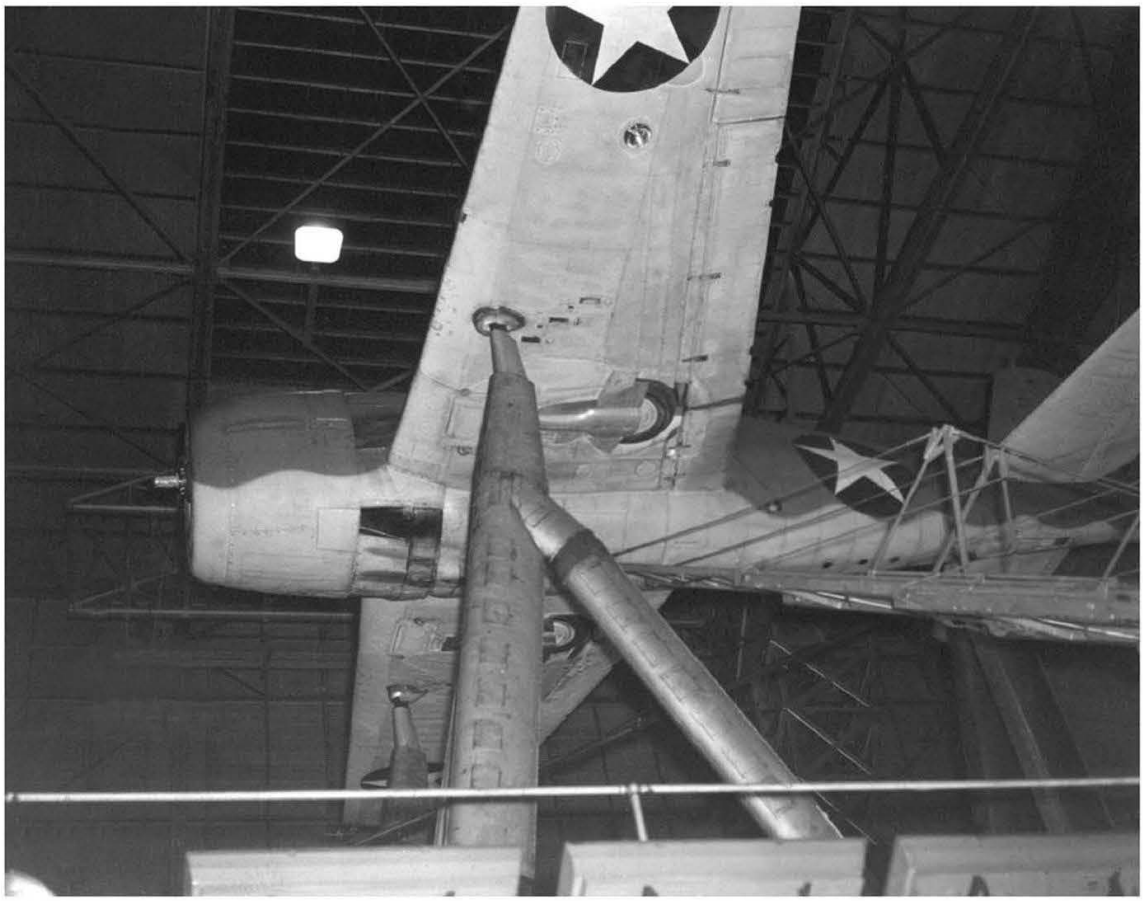
▲ « Le bureau était à l'américaine, spacieux et bien agencé, prévu pour un pilote ayant la carrure d'un arrière de Rugby ! »

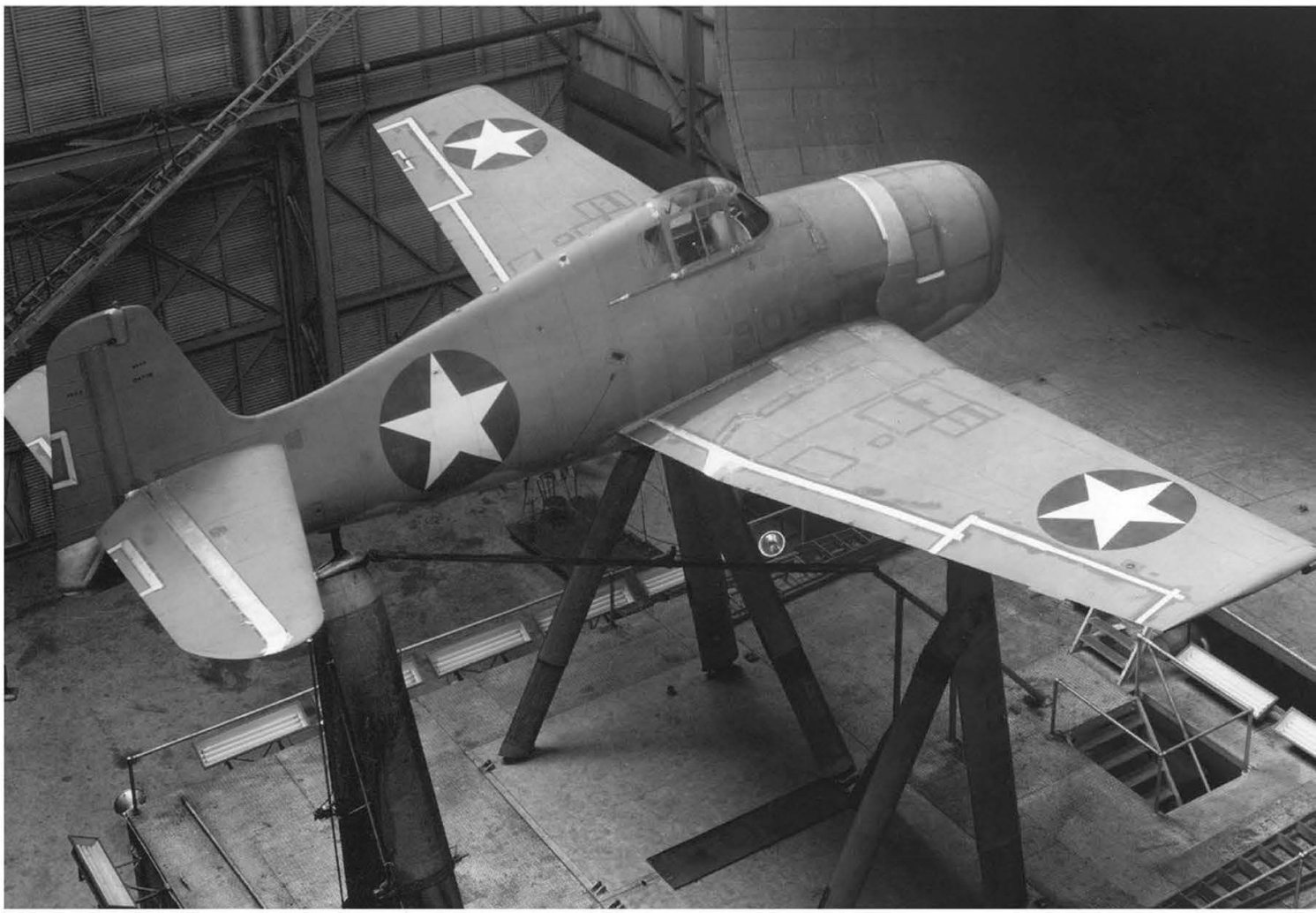
▼ Au terme de sa visite à Bethpage, abondamment couverte par les photographes de presse, Joseph Clifton reçoit un cadeau des mains de « Red » Grumman.





Le deuxième F6F-3 construit (*BuNo.* 04776) est testé en mars 1943 par la NACA dans la « caverne des vents » de Langley, autrement dit la soufflerie géante du *Memorial Aeronautical Laboratory*. Pour l'anecdote, ces essais ont été conduits une semaine après ceux du Zero de Koga...
Outre l'aspect esthétique de la bête, on notera le train d'atterrissage et les armes placées sous enveloppes profilées typiques du début de production. Au terme de ces évaluations, portant essentiellement sur les caractéristiques de décrochage, le F6F-3 sera jugé particulièrement sain.
Le 04776 sera rayé des contrôle en 1946.





Grumman XF6F-1 (BuNo.02981)
Grumman Aircraft Engineering Corp.
Bethpage, Long Island, États-Unis, 1942
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-34
USS *Monterey* (CVL-26), juillet 1945
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

En outre, des volets de compensation à ressort (*Spring Tabs*) ont été adoptés. Le constructeur procède également à des renforts de structure, notamment à l'arrière du fuselage et au niveau de la dérive, ainsi qu'à l'ajout de plaques de blindage autour du poste de pilotage. L'armement se trouve aussi renforcé, non pas dans une optique défensive, mais dans une logique offensive, l'appareil étant appelé à remplir des missions d'assaut naval ou terrestre, de soutien aérien rapproché et d'interdiction. Ces dernières étant généralement réalisées à longue distance, l'avion peut être équipé de trois réservoirs supplémentaires largables représentant un total de 1 700 litres de carburant s'ajoutant aux presque 1 000 litres déjà contenus dans ses trois réservoirs internes, le tout lui conférant une autonomie maximale supérieure à 2 000 km, soit 8 heures de vol !

Cette évolution – qui affectera également le F4U-1 – conduira en 1945 ces monoplaces désormais multirôles, sinon à éclipser, tout au moins à limiter significativement le nombre de biplaces embarqués, comme le Curtiss SB2C Helldiver.

En ordre de combat, le F6F-5 pouvait en effet emporter jusqu'à 1 800 kg de charges externes, soit 42 % de sa propre masse à vide ! Au premier rang de la riche panoplie d'armements nouveaux dont il bénéficie en 1944 figure la roquette de 5 pouces (127 mm) HVAR. Ne nécessitant aucun rail pour leur lancement, six de ces engins pouvaient être installés au moyen de pylônes groupés trois par trois au niveau de la partie médiane de la voilure. Sur son segment intérieur, celle-ci pouvait accueillir jusqu'à 900 kg de bombes ou de bidons de Napalm dans les dernières phases du conflit. Il semble que la possibilité prévue et expérimentée de monter sous le ventre du Hellcat une Torpille *Mk. 13* n'ait jamais été testée en opération.

[3] On notera à ce sujet que des négociations visant, comme jadis avec les FF-1, à faire produire des Hellcat sous licence au Canada par Vickers, sous l'appellation de FV-1, n'aboutiront à rien de concret.

En revanche, plusieurs tirs de la monstrueuse roquette *Tiny Tim* de 298 mm ont bien été effectués.

L'armement interne était constitué par six mitrailleuses Colt Browning AN/M2 Cal.50 de 12,7 mm ou plus rarement, sur certains F-5 et F-5N, par une combinaison de deux canons de 20 mm Colt AN/M2 dérivés de l'Hispano-Suiza HS 404 et de deux ou quatre M2 de 12,7 mm.

Par rapport à la M2 de 12,7 mm dotée d'une portée pratique de 1 200 mètres pour une cadence de tir voisine de 750, son homonyme de 20 mm, beaucoup plus lourd et encombrant, n'apportait guère qu'un pouvoir de destruction supérieur et une portée nettement accrue, mais sans grand intérêt pratique dans le domaine du combat aérien. En tout état de cause, un pilote de Hellcat, quelle que soit la configuration choisie, disposait d'une séquence de tir d'environ 30 secondes.

PAREILS… MAIS DIFFÉRENTS !

Ces développements nous amènent à considérer en détail les différents prototypes sur lesquels ont été testés l'armement et la motorisation avant de nous intéresser aux versions [3] spécialisées dans la reconnaissance photo et la chasse de nuit, qui ont connu une production en série, même limitée. L'évocation des drones conclura ce tour d'horizon.

À l'origine du XF6F, on trouve, comme on l'a déjà signalé, une étude basée sur le F4F-4, connue comme le Design 50. Prévu pour être équipé d'un moteur plus puissant, le R-2600-10, capable de donner 1 290 cv à 20 000 pieds, l'appareil aurait dû disposer d'une envergure de 12,64 m pour une longueur de 9,55 m. En janvier 1942, sous la houlette du jeune ingénieur Richard Hutton, le Design 50 est

▶ Le XF6F-4, photographié lors d'un test de la NACA en 1943, plus d'un an après son premier vol ! L'appareil demeurera unique en son genre.

◢ L'unique F6F-2 construit (BuAer 66244), équipé du turbocompresseur Westinghouse. La Navy et Grumman vont lui préférer la simplicité relative du compresseur à double étage du F6F-3.

profondément remanié. Cette évolution, dite modification 56B, au terme de laquelle le projet marque une rupture nette avec le F4F, préfigure très directement le XF6F-1.

Le 24 février 1942 est signé le contrat n° 88263. L'*US Navy* annonce son intention d'acquérir 1 885 exemplaires du nouvel appareil, dont les essais en soufflerie réalisés au moyen d'une maquette au 1/6e se sont révélés tout à fait satisfaisants.

Nous ne reviendrons pas sur les XF6F-1 et F-3 autrement que pour signaler qu'il existe une controverse quant au numéro que leur a attribué le BuAer. Y a-t-il eu un 02981 et un 02982 devenu XF6F-3, ou bien le 02981 est-il devenu le 02982 précisément afin d'endosser officiellement cette transformation. La question, bien que de peu d'intérêt, reste en débat, d'autant plus qu'une certaine confusion semble également régner dans l'attribution des numéros constructeur.

On notera, s'agissant spécifiquement du F-3, qu'avec le Pratt & Whitney R-2800 est abandonnée l'hélice Curtiss Electric du F-1 pour une autre tripale, la Hamilton Standard Hydromatic de 3,90 m de diamètre. L'appareil bénéficie également de modifications au niveau de l'habillage du train principal.

Le XF6F-2 est équipé d'un turbocompresseur Westinghouse conçu par Rudolph Birman afin d'accroître significativement ses performances en altitude. Initialement prévu pour être monté sur un Wright R-2600-6 puis sur un Pratt & Whitney R-2800-21, il ne volera brièvement qu'à partir de janvier 1944, sans convaincre, et l'avion sera prestement ramené au standard F-3.

Ce même chemin sera suivi par le XF6F-4, doté d'un R-2800-27 et de quatre canons de 20 mm (200 coups). Évalué intensivement au *Naval Air Test Center* de Patuxent River à partir d'octobre 1942, il finira lui aussi comme un « simple » F-3, dans l'anonymat d'une livraison de masse effectuée début 1944.

Le XF6F-6 emportant un R 2800-18 W entraînant une hélice quadripale Hamilton Standard effectue son premier vol le 6 juillet 1944. Au cours des essais, il atteint la vitesse de 671 km/h, faisant de lui le plus rapide des Hellcat. Pendant un temps, l'*US Navy* marque de l'intérêt pour cette machine, mais son enthousiasme va s'étioler : une commande est passée en 1945 avant d'être annulée aussitôt après la fin des hostilités. En définitive, seuls deux prototypes de cette version, les BuAer 70188 et 70913, ont été construits.

Différentes études ont été conduites tout au long du développement et de la vie opérationnelle du F6F.
Ainsi, le Design 54, une réflexion engagée conjointement avec le *National Advisory Committee for Aaeronautic* en vue d'équiper le Hellcat d'une aile à profil laminaire, ne connaît aucune suite pratique. Il en va de même des Designs 59 et 60 prévoyant la greffe d'un moteur Wasp Major R-4360 équipé soit d'un compresseur à deux vitesses (59), soit d'un système à deux étages (60).
Le Design 61 constitue sans doute l'évolution la plus révolutionnaire qui ait alors été envisagée. Engagé à la mi-1943, il vise à créer un hybride – le « F6F with GE Unit » – faisant du Hellcat un avion à réaction, en le dotant d'une turbine General Electric (GE). Le concept est en fait celui d'un appareil à propulsion mixte, équipé d'un gros Pratt & Whitney à l'avant et d'une tuyère GE J-31 à l'arrière. Cette configuration sera finalement adoptée par Ryan avec son FR-1 Fireball. De son côté, Grumman abandonnera, considérant la formule comme une impasse.
Dernier de la série, le Design 60 est conçu sur la base d'un F-5 remotorisé avec un R-2800-22 C optimisé pour le vol à basse altitude, l'objectif recherché étant de faire du F6F un avion d'assaut. La polyvalence des F6F-5 « ordinaires » conduit une fois encore à l'abandon de ce projet, comme est interrompu, après quelques essais en soufflerie réalisés sur une maquette, celui de doter le Hellcat de deux flotteurs.
D'autres variantes du F6F répondant à un véritable besoin opérationnel ont en revanche connu la consécration d'une production en série.

« E » POUR ELECTRONIC, « N » POUR NIGHT

Très rapidement après l'entrée en service du F6F, la nécessité de disposer d'une version chasse de nuit s'est imposée. C'est ainsi que sont nées les « E » et « N », reprises tant sur les F6F-3 que les F6F-5. Le « E » désigne les modèles équipés d'un radar d'interception AN/APS 4 et les « N » d'un radar AN/APS 6, respectivement produits par Western Electric et Sperry Corporation.
Le second se présente comme un dispositif simplifié et allégé du premier, dont il améliore dans le même temps les performances (jusqu'à 100 kilomètres de portée, contre 35). Les deux systèmes se trouvent positionnés à l'extrémité de l'aile droite des F6F qui en sont dotés. L'APS-4, transporté à l'instar d'un petit réservoir externe, se distingue de l'APS-6 dans la mesure où ce dernier vient s'encastrer dans l'épaisseur de l'aile. En définitive, sur 246 F6F-3 de chasse de nuit, à peine 18 parmi les premiers produits seront équipés de l'APS-4.
Quoi qu'il en soit, l'un comme l'autre altèrent nettement les performances du porteur, moins en stabilité, comme on l'avait d'abord craint, qu'en vitesse de pointe, qui se trouve réduite de plus de 20 km/h. Mais comme le feront justement remarquer ses promoteurs, la vitesse n'est pas un paramètre déterminant en matière de chasse de nuit. Certes ! Néanmoins, ce dogme a dû faire sourire (jaune) quelques « hiboux » de la *Navy* régulièrement distancés par des Me 410 au-dessus de la Corse et des Ki.46 dans le Pacifique !

PERFORMANCES DU RADAR AN/APS 6

Longueur d'onde	3 cm
Durée d'impulsion	0,5 microseconde
Fréquence	2 000 Hz
Vitesse de balayage	30 balayages par minute
Puissance	0,04 kW
Antenne	17» parabolique
Portée	- 7 300 m (chasseur) - 9 100 m (bombardier) - 25 km petit navire et sous-marin en surface - 50 km navire marchand - 105 km pour une ligne de côte - Portée minimale 110 mètres
Écran	Écran de 2 » multifonction recherche poursuite et tir
Précision	3° en mode recherche 0,5° ou 23 mètres en mode tir
Poids	120 kg
Production	791 appareils produits entre avril 1944 et avril 1945.

▼ Un des premiers F6F-3, *a priori* le 2e de la série, BuAer 40776, affecté à la NACA au début de 1943 pour des essais et qui, finalement, y passera toute la guerre !

« P » POUR *PHOTO*, « K » POUR *KONTROL* (?)

Après que des essais ont été conduits sur des F4F-4 et qu'une première utilisation opérationnelle a eu lieu au Maroc au cours de l'opération « Torch », le F6F est à son tour rendu apte aux missions de reconnaissance photo.

Bien qu'altérant le centre de gravité de l'appareil, cette adaptation s'opère assez facilement, d'abord sur des F6F-3 devenus F-3P, puis plus tard sur des F6F-5 (F-5P) par l'aménagement d'un compartiment à l'arrière du poste de pilotage pouvant accueillir une ou plusieurs caméras automatiques K-17, K-18, K-24 ou K-25 destinées aux prises de vue verticales ou obliques.

La configuration la plus souvent adoptée, dite « Trimetrogon », consiste à monter trois K-17 de 6 pouces de focale. L'une, centrale, destinée à travailler dans le plan vertical ; les deux autres, latérales, orientées selon un angle de 60°, servant aux obliques. Une K-25 pouvait encore prendre place éventuellement à l'avant du trio. Il est difficile d'évaluer le nombre d'appareils modifiés de la sorte, d'autant que la transformation pouvait être réalisée assez facilement sur le terrain. On peut toutefois se risquer à une estimation de 100 à 150 exemplaires – F-3 et F-5 confondus –, auxquels s'ajoutent les 200 F-5P produits en tant que tels. Ces machines ont porté les couleurs de l'*US Navy* et des *Marines*, qui les ont disséminées dans des flottilles de combat classiques, ce qui était aisé puisque l'appareil conservait tout son armement.

La *Fleet Air Arm* en a également utilisé (Hellcat *PR Mk. II*), tandis qu'un certain nombre se sont retrouvés en Indochine, porteurs de cocardes françaises, avec ou sans « hameçon ». Cependant, si, à la fin de la guerre, le F8F-1P succède chez Grumman au F-5P, toutes les missions photographiques ne requièrent plus alors nécessairement la présence d'un pilote à bord…

En 1944, sur la base navale d'Anacostia, Grumman, la *Navy* et le *National Advisory Committee for Aaeronautic* conduisent conjointement des essais de résistance sur une cellule de F6F-5 en vue de développements futurs. Rapidement, des problèmes de torsions et de criques apparues à la suite d'une série de piqués très prononcés sont observés sur le plan horizontal du BuAer 04775. Ce type de dommages faisant peser un risque important pour les pilotes réalisant les tests, l'idée germe de se doter d'un Hellcat radiocontrôlé !

Ainsi modifié, l'appareil vole de concert avec deux F4F, l'un d'accompagnement, l'autre assurant le guidage, et réalise des piqués à plus de 800 km/h, dépassant ainsi largement les limites atteintes avec la version pilotée (autour de 700 km/h).

Le projet de s'équiper d'une flotte d'appareils radioguidés – ce que nous nommerions aujourd'hui des drones – continue à faire son chemin, et, à partir de 1945, ce sont 360 F6F-3 ou F-5 qui sont prélevés sur les parcs pour être transformés de la sorte, devenant ainsi des F-3K ou F-5K. Les seconds s'étant révélés supérieurs aux premiers, ils les supplantent rapidement. Capables de décoller d'une piste ou d'être catapultées depuis le pont d'un porte-avions, ces machines peuvent être contrôlées à partir du sol ou par des avions d'accompagnement.

Ces robots seront les derniers Hellcat à œuvrer dans les forces armées des États-Unis, puisqu'ils ne quitteront le service actif qu'à l'orée des années 1960, après extinction (presque) complète de l'espèce. ■

Grumman F6F-5K (BuNo.72809)
NAS Chincoteague, États-Unis, 1949

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5K (BuNo.78942)
VU-1 (*Utility Squadron* 1)
NAS Barbers Point, États-Unis, 1959

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

LE RÉVEIL DE LA FORCE 3

C'est au sortir de l'été 1943 que la « terreur du Pacifique » va connaître son baptême du feu. L'appareil remplit parfaitement son rôle, devenant du même coup un outil essentiel dans la stratégie de reconquête du Pacifique par les Américains !

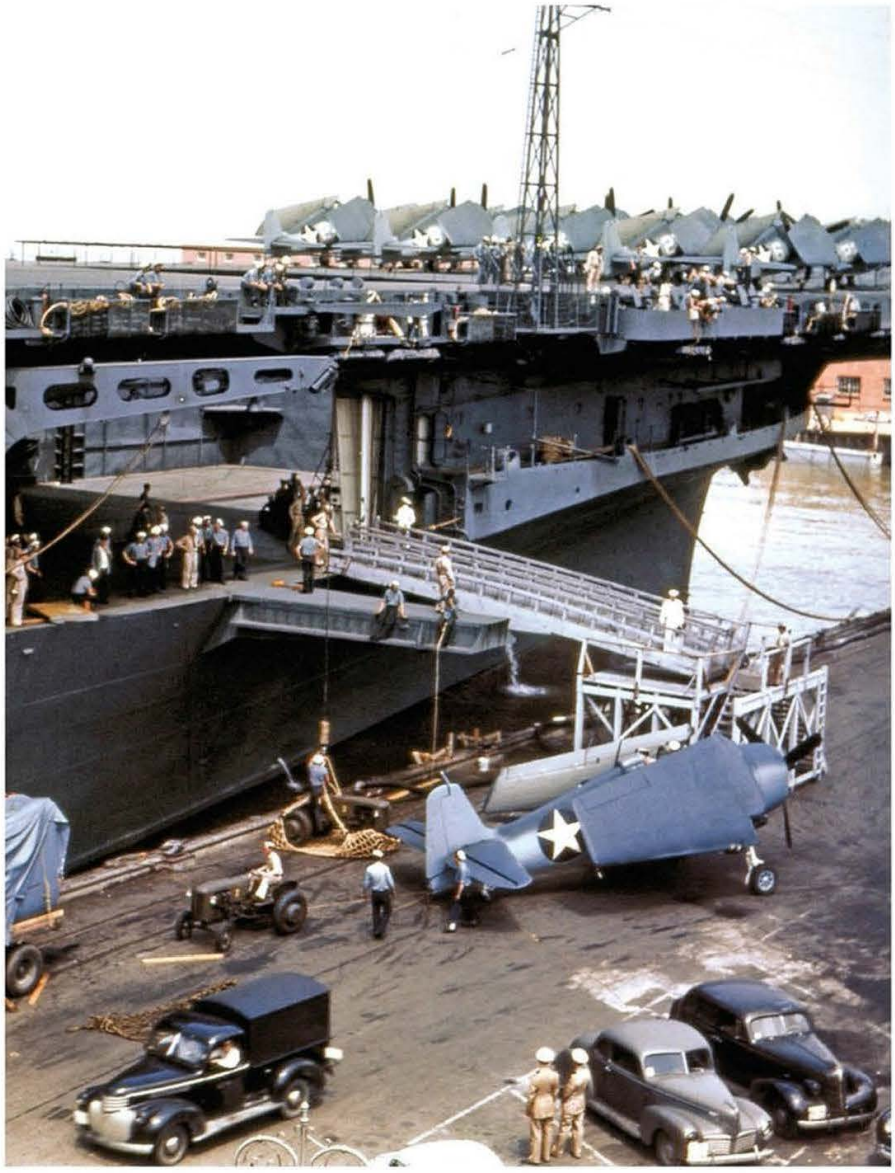
EN janvier 1943, après une année de guerre contre l'empire japonais, les États-Unis ne disposent plus que de trois porte-avions d'escadre. Le *Ranger* (CV-4) étant mobilisé en Atlantique, seuls demeurent dans le Pacifique le *Saratoga* (CV-3) et l'*Entreprise* (CV-6). Et encore, sévèrement endommagés, ils achèvent leur remise en condition. À côté de ces navires, les premiers porte-avions d'escorte (CVE) commencent à être déployés. Lents et mal armés, ils sont inutilisables dans le cadre de combats intenses, mais ils constituent en revanche de bonnes plates-formes pour appuyer les opérations amphibies.

À cette même époque, les F4F et les SBD, avec lesquels la *Navy* est entrée en guerre, forment encore l'épine dorsale de ses flottilles embarquées (ou désormais très souvent débarquées). Seul le TBF Avenger a remplacé avantageusement les vieux TBD obsolètes.

En face, la situation n'est guère meilleure ! Depuis Pearl Harbor, aucun nouveau type d'appareil n'a rejoint de façon significative les formations de la Flotte combinée japonaise, elle-même réduite à l'étiage en matière de porte-avions, après que sept d'entre eux ont été envoyés par le fond au cours de l'année écoulée.

Une sorte d'équilibre semble alors établi en matière aéronavale. Reste que cette situation ne va guère perdurer. La puissance industrielle mise au service de l'intelligence prospective des décideurs militaires et politiques va rapidement offrir un avantage certain aux États-Unis. Le Hellcat en sera l'un des principaux instruments.

En effet, côté américain, deux nouvelles classes de porte-avions commencent à entrer en service. Les lourds (CV) Essex, longs de 232 mètres et jaugeant 27 000 tonnes, sont capables d'emporter une centaine d'appareils et de tenir 33 nœuds. Les légers (CVL), de la classe Independence, résultent de la transformation d'une série de croiseurs lourds. De dimension plus restreinte, avec 189 mètres de long pour un peu plus de 10 000 tonnes, ils disposent d'une capacité d'emport de 35 appareils. Leur vitesse de 31 nœuds et leur endurance les rendent tout à fait aptes à suivre un train d'escadre ou même les cuirassés rapides.
Seize navires de la classe Essex sont admis graduellement au service actif à partir de 1943. Neuf CVL les rejoindront. Ils se constituent d'abord en groupements tactiques indépendants, les *Task Groups* (TG), rassemblant deux ou trois porte-avions et leur escorte. Ces TG seront ensuite réunis par trois ou quatre au sein de *Task Forces* (TF). Celles-ci constitueront le cœur de la *3rd / 5th Fleet* activées en 1944.
Il s'agit en fait d'une même flotte (immense) bénéficiant d'une désignation évoluant en fonction de l'état-major placé à sa tête. Ce système de commandement tournant, instauré en 1944 et qui voit succéder au duo constitué par les amiraux Spruance (*5th Fleet*) et Mitscher (*TF-58*) leurs homologues Halsey (*3rd Fleet*) et McCain (*TF-38*), offre une grande souplesse dans la planification des opérations navales en maximisant l'utilisation des forces tout en créant une certaine confusion dans l'esprit de l'adversaire. L'idée sous-jacente est d'instaurer un élan offensif continu, celui-ci étant rendu possible du fait de l'abondance des moyens et de l'excellence des réseaux logistiques, ainsi que par la mise en œuvre de bases avancées, comme celle établie sur le lagon d'Ulithi, dans les Carolines. Ce concept d'offensive non-stop va être l'une des clés de la victoire américaine sur ce théâtre d'opérations.
On en est cependant encore bien loin quand, en septembre 1943, les premiers *Task Groups* autonomes tout juste constitués se préparent à entrer en action.



▲ Embarquement à Norfolk des Hellcat de la VF-1 sur le nouveau *Yorktown* (CV-10). L'étoile dépourvue de « pattes » situe la scène au printemps 1943.

RAIDERS

Dans les frimas de l'hiver, la fine fleur des escadrons de combat de l'*US Navy* devant être transformés sur F6F se succède à Long Island au cours des premières semaines de 1943. Chaque unité y dépêche ses pilotes les plus expérimentés afin de prendre livraison des nouveaux appareils. Ils y suivent aussi une instruction rapide de formateur, dispensée par les personnels de Grumman. Celle-ci est nécessaire dans la mesure où ces aviateurs seront eux-mêmes appelés à enseigner à leurs camarades le maniement du nouveau chasseur.
La VF-9 ouvre le bal. Dès le 16 janvier, les premiers Grumman sont en effet convoyés de l'usine jusqu'à la base de Norfolk, en Virginie, où la flottille a été rassemblée. Les vols initiatiques ne se déroulent pas sans difficulté, et bien que l'avion soit immédiatement adopté, quelques incidents et même de rares accidents sont malgré tout à déplorer.
Assez circonspects après qu'on leur a promis des F4U-1, les aviateurs sont cependant rapidement enthousiastes. Ils apprécient particulièrement les dimensions généreuses et l'ergonomie du poste de pilotage, la vitesse et le taux de montée de la machine, et pour ceux qui ont déjà combattu, l'importante capacité d'emport de munitions offerte par rapport au F4F.

◤ L'humidité régnant sur le pont du *Yorktown* a permis au photographe de réussir ce célèbre cliché de vortex produits par un F6F de la VF-5.

Lors des qualifications en mer qui ont lieu sur le petit porte-avions USS *Long Island*, ils ne tariront plus d'éloges sur la stabilité du F6F-3 qui pardonne beaucoup ; bien plus que le Corsair à dire vrai !
Les premiers appontages sont tentés et réussis alors que certains pilotes ont à leur actif moins de douze atterrissages sur des pistes classiques. Quand l'unité gagne finalement le Pacifique au début de l'été, rares sont ceux qui peuvent s'enorgueillir de plus de cinquante heures de vol sur leur nouvelle monture.
En guise de comparaison, on relèvera que, un an plus tard, leurs homologues auront accumulé pratiquement dix fois plus d'expérience avant d'être envoyés au combat. Mais lors de ce second été de la guerre dans le Pacifique, il importe de reprendre l'offensive coûte que coûte. À Hawaii, la VF-9, aux ordres du *Lieutenant Commander* Philip Torrey, est bientôt rejointe par la VF-6 d'Edward « Butch » O'Hare et la VF-5 de Charles Crommelin.
Ces trois unités sont donc parées pour les premiers raids offensifs conduits par les nouveaux porte-avions de la *Navy*, qui eux aussi viennent d'entrer en service actif. L'escadre, aux ordres du *Rear Admiral* Charles Pownall, regroupe l'*Essex* et le *Yorktown*, respectivement CV-9 et CV-10, autrement dit la tête de série de la nouvelle classe de porte-avions, auxquels s'est joint l'USS *Independence* (CVL-22), lui aussi flambant neuf.

L'objectif fixé à ce *Task Group* consiste à aller sonder à 4 000 kilomètres de Pearl Harbor les défenses des îles Gilbert solidement tenues par les Japonais. Plus spécifiquement, les hommes de Pownall doivent attaquer l'île de Marcus, un atoll de corail sur lequel l'ennemi a construit une base aérienne [1].

Bien qu'il y ait une controverse en la matière, il semble bien que ce soient les hommes de la VF-5 embarqués sur le *Yorktown* qui donnent le coup d'envoi de la carrière opérationnelle du F6F-3 le 31 août 1943. Ce jour-là, leur rôle se limite à tenter de faire taire les défenses antiaériennes, tandis que les bombardiers en piqué attaqueront ; outre diverses installations, ces derniers vont revendiquer la destruction au sol de huit bimoteurs ennemis.

Pendant ce temps, opérant depuis l'*Essex*, la VF-9, dont le catapultage a été retardé, parvient à mettre en l'air quelques-uns de ses appareils. Malgré des problèmes de gyrocompas, ils réussissent à s'en prendre à deux patrouilleurs ennemis, tirant à cette occasion très probablement les premières rafales meurtrières imputables à un « Fox six » basé sur un porte-avions. Affecté sur l'*Independence*, un détachement de la VF-6 de O'Hare demeure assigné à la protection de la flotte. Devant l'absence de toute réaction nippone, il n'a en conséquence pas à intervenir.

La journée se solde pour les chasseurs par un bilan mitigé, puisque deux machines du *Yorktown* ont été victimes de la DCA, alors que la VF-9 perd un appareil sur accident.

Au même moment, dans le Pacifique Sud, ce sont des machines appartenant également à la VF-6 qui inaugurent le palmarès du nouveau-né de chez Grumman. Les *Princeton* et *Belleau Wood* (CVL 23 et 24), embarquant pour le premier un détachement des VF-6 et VF-23 et pour le second des VF-22 et 24, couvrent alors la réoccupation des îles Baker et Howland évacuées en 1942. La première *Combat Air Patrol* (CAP), lancée le 1er septembre 1943, est constituée par une *Division* (unité tactique regroupant quatre appareils) de la VF-6 emmenée par le *Lieutenant (jg)* Richard Loesh. Évoluant à plus de 3 000 mètres, les chasseurs sont bientôt dirigés par leur FDO (*Figther Director Officier* – contrôleur d'interception) vers un contact en rapprochement évoluant aux alentours des 2 400 mètres. Rapidement identifié, le Kawanishi H8K, un gros hydravion de patrouille quadrimoteur, est abattu à l'issue d'une passe frontale. Cette homologation historique, la première d'une longue liste, est attribuée à Loesh.

Deux jours plus tard, un autre « Emily » est crédité à la VF-22 du *Belleau Wood*, tandis que

[1] Les Japonais appellent l'endroit Minami-Tori-Shima, l'île des oiseaux.

◀ Appontage d'un F6F sur l'*Independence*, premier CVL de la classe éponyme.

▲ Retour chaotique à bord du *Yorktown* pour ce F6F-3 de la VF-5 à la suite d'un raid sur Wake en octobre 1943. Le pare-brise est obscurci par des projections d'huile.

la VF-6 descend un troisième hydravion le 8 septembre. Ce sera le dernier de la série.

Les flottilles embarquées ne sont pas les seules à entrer en action. La VF-33 est déclarée opérationnelle à Guadalcanal le 27 août 1943. Le 6 septembre, l'*Ensign* James Warren revendique lors d'une mission d'escorte le premier « Zéro » descendu par un F6F. Rejoints par ceux des VF-38 et VF-40, les F6F-3 de « Pestilence Island » enchaînent les missions. Le 14 septembre, la VF-33 se distingue en revendiquant huit A6M pour la perte de deux de ses Grumman, dont toutefois les pilotes sont saufs.

Le *Lieutenant* Carlos Hildebrand, auteur du premier triplé sur Hellcat, évoque cette mission particulière : « J'ai foncé dans le tas. J'en ai d'abord allumé un qui a surgi devant moi. À ce moment, j'ai vu des balles traçantes encadrer mon avion. J'ai viré aussi brusquement que j'ai pu, mais malgré tout, j'ai récolté au moins un impact dans mon auvent. La balle de 7,7 mm a fini sa course derrière moi, juste dans mon kit de survie. Le gars n'a pas insisté, et j'ai alors tenté de dégager Fruin, mon ailier, qui en avait toujours un aux fesses. J'ai ouvert le feu à moins de 100 mètres de lui. Il n'arrêtait pas de se tortiller, mais j'ai fini quand même par le toucher au niveau de son aile gauche. Il est parti en virage lent et a fini par exploser. »

À la fin du mois, les hommes de la VF-33 du *Lieutenant Commander* Russel peuvent se prévaloir de 21 succès, tous remportés contre des Zéro !

Après un raid sur Tarawa, conduit par le *Lexington* accompagné par les *Belleau Wood* et *Princeton*, le premier vrai engagement aérien massif auquel prennent part les Hellcat embarqués se déroule les 5 et 6 octobre 1943 dans les parages de l'île de Wake, contre les installations de laquelle opère la *Task Force 14*. Celle-ci regroupe, pour la première fois de la guerre côté américain, la bagatelle de six porte-avions agissant en binômes. L'un d'eux est formé par deux nouveaux venus : l'USS *Cowpens* (CVL-25) et l'USS *Lexington* (CV-11). À Wake, dans le jour naissant du 5 octobre 1943, le radar d'alerte japonais détecte l'approche d'une importante formation ennemie. Aussitôt, 27 Zéro se portent à la rencontre des intrus, tandis que cinq bombardiers « Betty » prennent également l'air afin de découvrir et d'attaquer si possible la flotte adverse.

Grumman F6F-3
VF-10
USS *Yorktown* (CV-10), octobre 1943

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Dans le combat qui s'ensuit, l'*Ensign* Robert Ducan revendique deux A6M abattus, alors qu'il s'agit de son premier vol de guerre. Ses camarades de la VF-5 rapportent par ailleurs la destruction d'un chasseur supplémentaire, ainsi que celle d'un bombardier. Ils font en outre état d'au moins quatre « Betty » enflammés au sol. En contrepartie, deux des leurs sont victimes de la DCA. La *Fighting 9* n'est pas en reste et fait également parler la poudre. Attaqués par une vingtaine d'appareils ennemis, les Hellcat du *Commander* Torrey en revendiquent trois, dont un attribué à leur leader. Celui-ci ramène toutefois à bord de l'*Essex* un avion dans un état assez piteux, bien que sans rapport avec celui du *Lieutenant* Mayo Hadden, qui parvient à rentrer après avoir encaissé à bout portant plusieurs obus de 20 mm. Le Hellcat se taille déjà une réputation de robustesse qui ne se démentira jamais.

Les pilotes de la VF-6, emmenés par William O'Hare et Alexander Vraciu, réussissent de leur côté à descendre au-dessus de Wake trois Zéro qui tentent de regagner leur base avant d'entreprendre un mitraillage en règle de ladite base. Sur le chemin du retour, l'*Ensign* Hank Landry s'adjuge un nouveau japonais qui, sans méfiance, vole dans l'aile de « Butch » O'Hare. Faisant honneur à sa réputation, ce dernier termine la journée en envoyant un nouveau G4M au royaume de Neptune.

Au cours de ces deux journées d'affrontements, disposant de bonnes tactiques de combat, conservant leur cohésion en vol et dotées enfin d'un matériel performant et sûr, les unités de la *Navy* prennent incontestablement l'ascendant sur leurs adversaires. Il n'est sans doute pas faux d'écrire que le mythe de l'invincibilité du Zéro a alors vécu !

OBJECTIF RABAUL !

Au milieu de l'automne, la vénérable « *Lady Sara* », alias l'USS *Saratoga* (CV-3), reprend le combat dans le Pacifique Sud-Ouest. Son groupe aérien, l'*Air Group* 12, est doté de F6F réunis au sein de la VF-12 aux ordres du *Commander* Joseph Clifton, un chef énergique, expérimenté et très capable. Ce *Squadron* a en fait intégré du personnel de la VF-11 qui a opéré précédemment sur F4F depuis les pistes de l'île de Guadalcanal. Après avoir été rééquipés aux Fidji et s'être réacclimatés au vent salé du grand large, les aviateurs de la nouvelle *Task Force* – la *Carrier Division 1* constituée avec l'USS *Princeton* – sont fin prêts à en découdre.

Ce sera chose faite le 5 novembre 1943, quand 52 Hellcat des VF-12 et 23 sont lancés afin de servir d'escorte aux 45 SBD et TBF lourdement chargés qui viennent de s'envoler. L'objectif assigné aux marins-aviateurs du *Rear Admiral* Frederick Sherman promet d'être coriace, puisqu'il s'agit de la principale base japonaise du secteur : Rabaul.

Situé sur la côte de la Nouvelle-Bretagne, la plus grande île de l'archipel des Bismarck, le complexe de Rabaul, avec sa rade, ses magasins et ses bases aériennes, est en quelque sorte la Gibraltar du Pacifique. Repéré par le radar de la base longtemps à l'avance, le raid américain est intercepté au niveau du canal Saint-Georges par au moins 60 chasseurs ennemis. Immédiatement, le combat s'engage et se poursuit, y compris au-dessus de la rade de Simpson Harbor, où sont concentrés cargos et navires de guerre, sur lesquels vont s'acharner les Dauntless et les Avenger. Négligeant leur propre DCA, les Nippons

◥ Joe Clifton (VF-12), de retour de mission, s'attaque à 3 kilos de crème glacée !

▶ Le Hellcat du *Lieutenant Commander* Joseph Clifton de la VF-12 en instance de catapultage sur le pont du vétéran USS *Saratoga* au large de Tarawa.

◀ Novembre 1943. L'*Ensign* Charles Miller et le *Lieutenant (jg)* Henry Dearing de la VF-12 se préparent à partir en mission. Objectif : Rabaul !

s'appliquent à contrarier leur visée. En fin de compte, cinq bombardiers et autant de chasseurs de la *Navy* sont perdus à l'ennemi. Une quinzaine de Zéro est descendue, principalement par la VF-12... qui va en revendiquer 25 !
Un avion de la VF-23 regagne le bord après avoir récolté plus de 200 impacts : éclats, balles et obus confondus ! Le F6F semble être d'une solidité à toute épreuve. Et même Joseph Clifton, qui est un chaud partisan du Corsair, peut alors clamer sans quiconque pour le contredire : « Le Hellcat est vraiment le meilleur de tous ! »
D'un point de vue militaire, cette première attaque, suivie quelques heures plus tard par une seconde incursion conduite cette fois par des avions de l'USAAF, se solde par la mise hors de combat de quatre croiseurs lourds et des dommages sérieux infligés à deux autres ainsi qu'à trois destroyers !
Mais, visiblement, ce n'est pas encore suffisant, et tandis que les appareils de la 5th *Air Force* maintiennent la pression, la Navy se prépare à organiser un second raid encore plus massif. Pour ce faire, le TG 50.3 du *Rear Admiral* Alfred Montgomery a rejoint les Salomon.
Avec deux porte-avions lourds, l'*Essex* et le tout nouveau *Bunker Hill* (CV-17), flanqués de l'USS *Independence* qui est décidément présent partout, le potentiel offensif de la Marine américaine est plus que doublé. L'attaque est lancée le 11 novembre 1943 au matin. Elle prévoit que les appareils du *Saratoga* et du *Princeton* frapperont les premiers. Ceux du TG 50.3 interviendront trente minutes plus tard, à un moment où, espère-t-on côté américain, les défenseurs seront à court de munitions. Mais à cause d'une météo calamiteuse, rien ne va se passer véritablement comme prévu.

Du fait de la forte nébulosité, les bombardiers se trouvent gênés dans leur visée, et les chasseurs de la première vague ne peuvent finalement s'expliquer qu'avec une poignée de Zéro croisée au détour d'un nuage. La VF-12 ne revendique ainsi qu'une seule victoire.

Dans ces circonstances, la seconde manche, qui aurait dû être une « partie de plaisir », va se trouver bien plus âprement disputée. L'*Air Group* 9 de l'*Essex* est violemment pris à partie au-dessus de la « cuvette » de Simpson Harbor. Cette sortie en nombre des chasseurs ennemis oblige les douze F6F de la VF-9 à se démener pour couvrir les bombardiers, qui tentent de faire leur job malgré la visibilité médiocre et les 367 canons antiaériens [2] (!) qui, bien que tirant au jugé, peuvent malgré tout se révéler terriblement dangereux. En définitive, les hommes de Phil Torrey, au terme d'un engagement confus, rapportent la destruction de 14 intercepteurs ennemis. Un triplé est porté au crédit du *Lieutenant (jg)* Ham Worther et un doublé à celui du *Lieutenant* Chick Smith.

Ceux de la VF-18, unité de chasse de l'*Air Group* 17 du *Bunker Hill*, se trouvent également engagés. On relèvera que la VF-17, équipée de Corsair, a été de ce fait séparée de son *Group* embarqué et conduite à opérer à terre, où elle obtiendra des résultats remarquables.

Se conformant aux consignes de leur chef, le *Lieutenant Commander* Sam Silber, ceux du *Bunker Hill* collent aux Dauntless qu'ils ont en charge de protéger. Le *Lieutenant (jg)* James Billo réalise malgré tout un coup double et inaugure ainsi le palmarès du *Squadron*. Les VF-22 et VF-6 venant ensuite font à peine mieux, puisqu'elles revendiquent quatre succès, mais perdent trois des leurs.

La météo toujours aussi mauvaise et les piètres résultats obtenus jusque-là conduisent Sherman et Montgomery à renoncer à organiser une nouvelle série d'attaques. Les officiers de renseignements, après avoir enregistré les rapports des pilotes, estiment que les Hellcat ont mis hors de combat une trentaine d'avions ennemis, la *Navy* déplorant la perte de 14 des siens.

Alors que la flotte américaine se retire, les Japonais réagissent en force. Repérés par les radars, dont ses navires sont abondamment équipés, Montgomery envoie au-devant des intrus les sept Hellcat de la VF-33 chargés de renforcer provisoirement les CAP de l'*Independence*. Il est un peu moins de 14h00 quand le contrôleur d'interception entend l'un des pilotes envoyés en reconnaissance hurler « Y sont des millions ! » En réalité, ils sont 70 : « Zeke », « Kate » et « Val » confondus, accompagnés de bimoteurs identifiés comme des « Betty ». Pendant 45 minutes, le combat fait rage, et les F6F de la VF-33 sont rejoints par d'autres Hellcat ainsi que par des Corsair de l'*USMC* et de la VF-17. Les attaquants, faisant preuve d'une remarquable discipline de vol, parviennent à se rapprocher de la flotte, et bien qu'ils ne réussissent pas à mettre de coup au but, leurs bombes encadrent dangereusement les « *Flat Tops* ». Finalement, les adversaires se séparent sur un constat en demi-teinte. La base de Rabaul n'est pas neutralisée pour autant, mais ses capacités de nuisance sont réduites dans la mesure où la charge conduite durant l'après-midi lui coûte tout de même 17 « Val », 14 « Kate », 2 « Judy », 2 « Zeke » et trois ou quatre « Betty ». Au final, sur les 90 victoires revendiquées par les pilotes de la *Navy* au cours de cette journée, un peu plus de la moitié sont effectivement avérées. Cette journée aura tout de même coûté aux Américains, toutes causes confondues, 18 F6F-3 !

Au-dessus de Rabaul, l'initiative est dès lors laissée aux formations basées à terre. De leur côté, les porte-avions voguent vers les îles Gilbert, avec pour objectif un Atoll dont le nom entrera bientôt dans l'histoire : Tarawa.

[2] Selon les services de renseignements américains.

Grumman F6F-3
VF-9
USS *Essex* (CV-9), novembre 1943

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

TARAWA, « L'ATOLL SANGLANT »

L'attaque de Tarawa par les *Marines* et celle de Makin conduite par l'*US Army*, les deux services agissant dans le cadre d'une stratégie relevant au premier chef de la *Navy*, constituent le prototype des actions combinées de reconquête île par île. Ce modèle va désormais prévaloir dans le Pacifique central. L'objectif recherché est triple. Il s'agit d'enfoncer un coin dans les lignes de communication ennemies, de préparer l'assaut suivant sur les îles Marshall et de réduire au maximum le potentiel militaire adverse dans la région.

D'un point de vue aéronaval, les raids conduits au cours des deux derniers mois ont contribué à parfaire l'entraînement des équipages, qui sont désormais fin prêts à subir une épreuve où il ne sera plus question de se replier pour éluder le contact.

▲ Appontage raté sur l'*Entreprise* par un F6F de la VF-2. L'unité a été affectée à l'*Entreprise* du 18 novembre au 8 décembre 1943.

◤ Départ en mission depuis le pont du *Saratoga* pour ces Hellcat de la VF-12.

▶ Carcasse d'un A6M déchiquetée et abandonnée à Tarawa. Il n'aura fallu aux Hellcat que les quelques mois de l'automne 1943 pour définitivement s'affirmer aux dépens du Zéro !

Six porte-avions d'escadre (CV), cinq légers (CVL) et huit d'escorte (CVE), rassemblés au sein de la TF 50, sont engagés dans cette opération. La *Task Force* de l'amiral Pownall est subdivisée en quatre *Task Groups* numérotés de 1 à 4 [3]. Le 29 novembre au matin, l'armada se présente devant deux des atolls visés. Si tout se passe relativement bien à Makin, où l'armée parvient à se rendre maîtresse du terrain en n'y subissant que des pertes modérées, les choses prennent une tournure différente à Tarawa, où les *Marines* sont accrochés, notamment sur l'îlot de Betio, à l'extrémité Sud de l'atoll.

Les Hellcat présents à bord de tous les « *Flat Tops* » entrent en action dès les premières heures de l'opération « Galvanic », soit pour assurer des CAP, soit en appui feu au profit des troupes au sol. Tel est particulièrement le rôle de la VF-1 sur les USS *Nassau* et USS *Barnes* (CVE-16 et 20), qui doit être débarquée dès que les pistes à terre auront pu être conquises.

La résistance aérienne japonaise, d'abord négligeable, se renforce sérieusement le 20 novembre, quand un groupe de bombardiers-torpilleurs « Betty » intervenant au crépuscule parvient à se rapprocher du TG 50.3 pour mettre hors de combat le vaillant USS *Independence*. Atteint par une torpille, celui-ci doit être renvoyé à l'arrière pour réparation. Au-delà de la revendication de neuf assaillants descendus par la DCA, la nécessité de disposer de chasseurs de nuit s'impose plus que jamais. En attendant, on improvise des patrouilles mixtes, un Avenger équipé d'un système APS-4 devant guider sur un éventuel intrus la paire de Hellcat qui l'accompagne. C'est lors d'une mission de nuit de cette nature que disparaît, le 26 novembre 1943, William Butch O'Hare, sans doute abattu par le TBM !

Le 23 novembre, douze Hellcat de la VF-16, guidés avec maestria par leur FDO, tombent par surprise sur une formation regroupant 21 « Hamp [4] ». Il ne reste plus aucun Japonais en vol quand les Américains rompent le combat pour regagner le *Lexington*. Dix-sept victoires certaines et quatre probables sont ainsi rapportées. L'*Ensign* Ralph Hawk devient d'ailleurs un as dès son premier combat en remportant cinq succès confirmés !

Le lendemain, la VF-16, emmenée par son *leader*, le *Commander* Paul Buie, est de nouveau sur la brèche, mais cette fois, les chasseurs de la Marine impériale auront l'avantage de l'altitude. Envoyés intercepter une formation de bombardiers en approche, les hommes de Buie sont coiffés par les Zéro. Toutefois, ceux-ci ont le tort de défier les Américains dans le plan vertical. En fin de compte, un F6F est abattu, mais treize Japonais sont descendus et six probables sont revendiqués en retour.

Pendant ce temps, les monomoteurs de la VF-1 ont gagné Betio, où tous les combats n'ont pas encore cessé. Une semaine plus tard, au grand dam de Joseph Clifton, ils y sont temporairement rejoints par ceux de la VF-12. Désormais, Tarawa et Makin (distantes de 400 km) disposent d'une couverture permanente assurée par une centaine de Hellcat « affamés ».

▶ Plus de peur que de mal ! Finale spectaculaire sur le porte-avions d'escorte USS *Cowpens* : le *Lieutenant* Alfred Magee ne s'est pas aperçu que son Hellcat est en feu. L'appontage se déroule « normalement », puis les équipes de pompiers se précipitent sur le chasseur avec leurs perches à incendie. Le pilote réussit à s'extraire de son appareil sans aucune blessure, en courant sur l'aile et en tirant derrière lui son parachute et son radeau pneumatique ! (Coll. Pons)

▼ Le *Bunker Hill* et son CAG 17 saisis au tournant de l'année 1943. Les F6F-3 sont ceux de la VF-18, qui rapportent 68 victoires aériennes entre novembre 1943 et février 1944.

Cependant, les cibles sont plutôt rares. Elles prennent le plus souvent la forme d'un bombardier solitaire opérant de nuit à haute altitude. Rongeant leurs griffes de rage car impuissants à contrer cette menace qu'ils surnomment « Charlie la Lessiveuse », les chats ne peuvent plus guère trouver le sommeil ! La souris qui les nargue revient en effet danser nuit après nuit au milieu des *spot lights* et des feux d'artifice de la défense antiaérienne. Transférée au bout de quelque temps sur l'atoll voisin de Butoa, la VF-1 ne regagne finalement Hawaii qu'en mars 1944, sans avoir jamais pu se distinguer au niveau du score. Ce manque de réussite s'explique sans doute en partie du fait des actions conduites préventivement contre les Marshall par les TG 50.1 et .3 qui, naviguant de concert, regroupent les USS *Yorktown*, *Lexington Cowpens* d'une part et *Essex*, *Entreprise* et *Belleau Wood* d'autre part.

[3] Aux ordres respectivement des amiraux Pownall, (TG 50.1), Radford (TG 50.2), Montgomery (TG 50.3) et Sherman (TG 50.4)

[4] Appellation réservée un temps dans les rapports officiels au A6M3 Model 32

En dépit des objections du *Group Air Commander* du *Lexington*, Ernest Snowden, qui préconise une attaque préventive conduite par les Hellcat sur les principaux terrains ennemis de l'archipel, l'*Admiral* Pownall entend les réserver à un usage strictement défensif. Au matin du 4 décembre, les F6F n'ont donc d'autre mission que de couvrir les SBD et le TBF qui doivent s'en prendre au complexe de Kwajalein. L'effet de surprise est presque parfait, puisque les défenseurs découvrent la force d'attaque alors même qu'elle ne se situe plus qu'à quelques minutes de vol de leurs avant-postes. Immédiatement, tous les A6M disponibles prennent l'air en catastrophe. Les appareils de la VF-2, rattachés temporairement au *Group* de l'*Essex*, en descendent trois. Cependant, six Japonais, qui ont pu prendre suffisamment d'altitude, déboulent à grande vitesse sur les arrières d'une *Division* de la VF-5 pour une explication musclée.

Au terme de plusieurs minutes d'un combat acharné, durant lesquelles les pilotes américains reconnaissent avoir eu affaire à des experts, un des leurs est abattu, mais les trois autres parviennent à se retirer. « La seule chose qui péchait chez nos ennemis ce jour-là, c'était la qualité de leur tir. S'ils avaient été à notre niveau dans ce domaine, aucun de nous n'en aurait réchappé », commente un survivant.
La solidité à toute épreuve du « Fox Six » peut également expliquer ce taux de survie élevé, comme en témoigne l'état de celui du *Commander* Edward Owens qui ramène un appareil ne tenant plus en l'air que par miracle. Owens a succédé quelques jours plus tôt à Paul Crommelin, dont le Hellcat avait été atteint à l'avant du fuselage par un obus de 37 mm lors d'un mitraillage contre l'îlot Mili. Blessé, le pilote va parvenir à ramener son avion à bord, à apponter malgré une absence totale de visibilité vers l'avant causée par l'étoilement de son pare-brise, à ranger son appareil et à couper les contacts avant de s'évanouir ! Pour sa part, cédant aux objurgations de ses hommes et au refus de son train d'atterrissage de se déverrouiller, Owens va quant à lui choisir de se parachuter à peu de distance de son porte-avions. Il est immédiatement secouru par un destroyer.
Plus chanceuse, la VF-16 tombe sur 30 Zéro et fait rapidement le ménage, puisqu'elle en revendique 19 plus un « Betty » pour faire bon poids !
Pour la chasse embarquée de la *Navy*, le bilan de la journée est positif, avec 29 victoires aériennes, auxquelles s'ajoutent onze hydravions détruits au mouillage sur l'île d'Ebeye revendiqués par la VF-2, pour la perte au combat de trois Hellcat. Cependant, les pilotes rapportent avoir observé les terrains de Roi couverts de bombardiers-torpilleurs intacts faute d'un *straffing* préventif préconisé la veille mais refusé à Snowden.
À la tombée de la nuit, 37 « Betty » s'en prennent à la flotte de Pownall, qui se retire. Un seul d'entre eux parvient à placer une torpille au but. C'est suffisant pour envoyer le *Lexington* en réparation pour de longues semaines et pour que Pownall médite sur son commandement perdu !
Engagées en même temps, mais plus au nord, dans le cadre d'un raid visant l'atoll de Nauru, les VF-18 et VF-30 embarquées sur le *Bunker Hill* et le *Monterey* (CVL-26) s'accrochent, mais sans grands résultats, avec des torpilleurs ennemis. Avec la fin de l'année, les opérations se calment, et chacun refait ses forces.

L'année 1944 qui ne va pas tarder à s'ouvrir sera celle de la consécration pour le Hellcat, qui a réussi à s'imposer grâce à sa robustesse et à son endurance. Le plus beau compliment sans doute qu'il reçoit à cette époque vient de l'un de ses adversaires (malheureusement demeuré anonyme) qui écrit : « À côté de ces brutes de Hellcat qui ressemblent à de vieux sangliers sauvages, nous avons l'air de petites filles modèles ! »

TRUK AND CO.

S'emparer des Marshall constitue l'étape suivante de la stratégie de reconquête américaine, et logiquement le prochain objectif de la force des porte-avions de la *Navy*. Celle-ci, réorganisée depuis peu pour devenir sous la houlette du *Rear Amiral* Marc Mitscher la TF-58, aligne douze porte-avions, CV et CVL en égale proportion. L'ensemble embarque quelque 350 Hellcat. À ceux-là s'ajoutent une petite quarantaine d'autres « débarquables » opérant à partir de trois CVE.
L'atoll de Kwajalein constituant un véritable verrou défensif, il est le premier à subir les foudres du TG 58.2.
Le 29 janvier 1944, un premier *sweep* conduit par les VF-9 et 31 vise les terrains de Roi et Namur. Les bombardiers et les chasseurs lancés par l'*Essex*, le *Cabot* (CVL-28) et l'*Intrepid* se déchaînent contre les installations ennemies, annonçant au retour la destruction au sol d'une centaine d'appareils. Le bilan des victoires aériennes est en revanche beaucoup plus décevant, puisque seulement deux Zéro sont revendiqués par la VF-31. En cours d'après-midi, des CAP appartenant à la VF-6 et à la VF-11 règlent leur compte à ce que les pilotes identifient comme des « Betty ». Alexander Vraciu se distingue en abattant trois de ces bombardiers ; il devient ainsi un as.
Il y a pourtant de fortes chances pour que ces « Betty » soient en réalité les B-25 du *41st Bombardment Group* de l'USAAF basés à Tarawa, qui perd quatre appareils dans une rencontre avec des Hellcat ! D'un point de vue tout à fait factuel, les Japonais ne signalent en effet de leur côté aucune perte de bombardier. Ils ne revendiquent pas non plus de B-25 descendus ce jour-là dans le secteur de Kwajalein, et l'*US Navy* (on s'en doute) pas davantage. Le mystère

◥ Une *Division* de la VF-1 photographiée en mai 1944. L'unité opère sur le *Yorktown* entre mai et juillet 1944.

▶ Atoll d'Eniwetok, un Hellcat est hissé à bord d'un porte-avions. (Coll. Pons)

[5] Les premiers modèles sont rattachés à l'*Air Group* de l'*Essex*.

◀ Alexander Vraciu de la VF-6, as aux 19 victoires. Proposé pour la *Medal of Honor*, il ne recevra toutefois que la *Navy Cross* !

reste entier, du moins officiellement. Retenons simplement que de toutes les unités engagées, la VF-6 est la seule à se prévaloir, au cours de cette journée, de victoires aériennes obtenues sur des bimoteurs…

Les autres *Task Groups* ne demeurent cependant pas inactifs. Opérant au-dessus de Taroa, Wotje et Kwajalein, leurs Hellcat rapportent la destruction au sol de 45 appareils et de 14 autres en vol. Bien que certains aviateurs aient déploré le manque (relatif) d'opposition, leur action permet de dégager le ciel, ouvrant ainsi la voie à une conquête rapide de Kwajalein, entraînant ainsi celle de l'ensemble des Marshall.

L'attention des forces américaines se porte ensuite en Micronésie, sur l'archipel voisin de celui des Carolines, où leurs adversaires ont installé une base réputée inexpugnable à Truk.

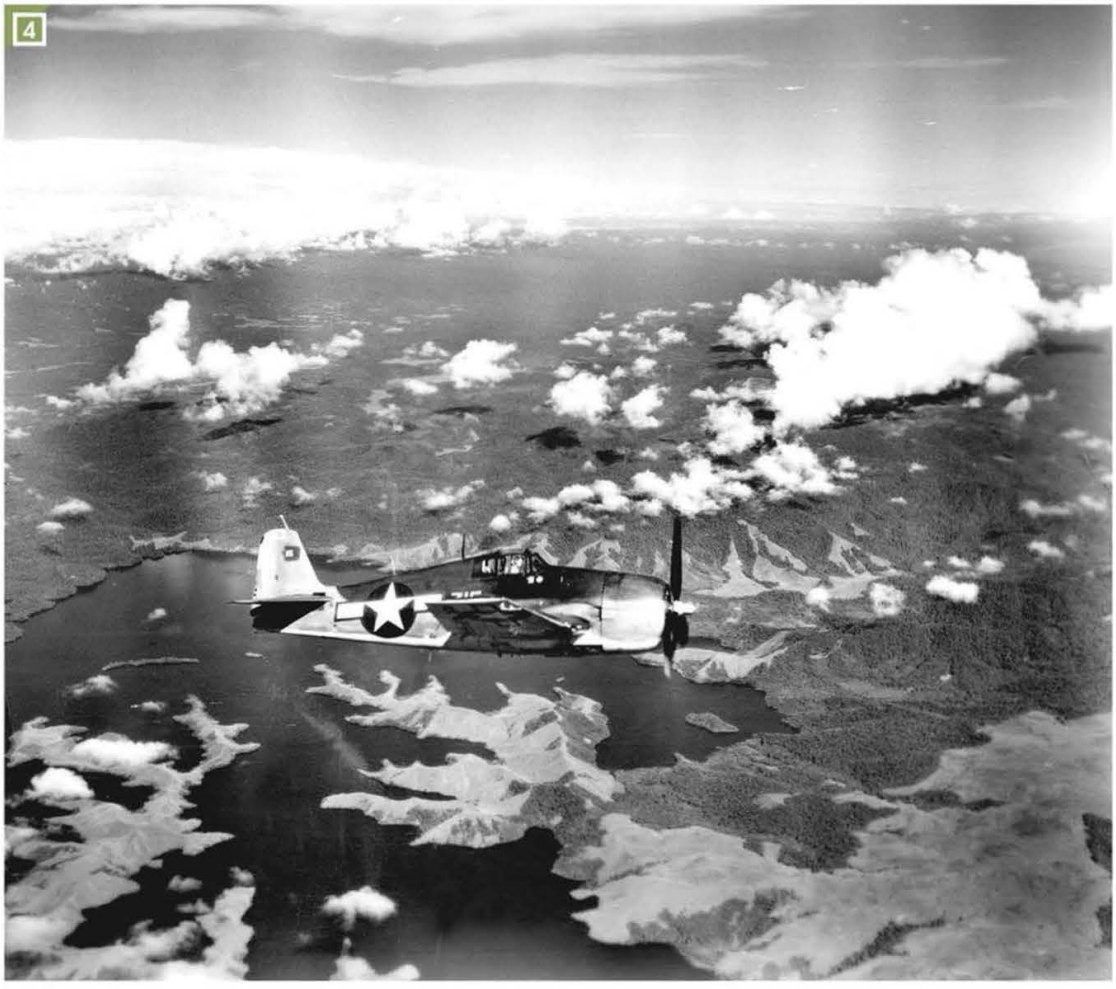
Pendant ce temps, dans les Salomon, les VF-33, 38 et 40 ne restent pas l'arme au pied, bien au contraire. Elles revendiquent en effet 46 Zéro descendus en janvier au-dessus de Rabaul et dans ses parages immédiats. Ce rythme de combat, que les Américains peuvent assumer, épuise les Japonais. Ceux-ci disposent de ressources moindres. En outre, leurs voies de communication se trouvent sérieusement entravées par les actions des submersibles du *COMSUBPAC*. Cette campagne sous-marine gagnant en intensité nuit gravement à la qualité des productions de guerre nipponnes.

D'un point de vue humain, les pilotes de la Marine et de l'Armée impériales, qui combattent en Nouvelle-Bretagne, sont, sinon des vétérans (la majorité de ceux-là a disparu depuis longtemps), tout au moins des aviateurs convenablement formés et ayant l'expérience du feu. Tel n'est pas le cas de la relève qui s'entraîne à Truk, dans un secteur considéré alors comme relativement moins exposé !

Du côté de l'aéronavale américaine, outre un développement continu des moyens, la période est marquée par deux innovations : l'une technique, l'autre tactique. La première résulte du déploiement à la mer des premières unités de chasseurs de nuit F6F-3 E et N [5]. La seconde consiste, pour les *Group Air Commanders*, à utiliser en priorité non plus des biplaces mais les nouveaux F6F-3 P pour la conduite des missions photographiques.

1

2



1 Photographié en février 1944 , peu avant la fin du tour d'opération de la VF-6, l'un de ses F6F-3 apponte sur l'USS *Intrepid*.

2 Deux F6F-3(N) de la VF(N)-76 préparés en vue d'une mission nocturne au dessus de Saipan en juin 1944.

3 Un F6F-3 de la VF-9 prêt à s'élancer du pont de l'USS *Essex* pour un raid sur Truk, le 17 février 1944.

4 Un F6F-3 du *Fighting* 37 photographié au printemps 1944. Basée sur l'USS *Chenango* (CVE-8), la VF-37 participera six mois plus tard à la bataille du Golfe de Leyte.

Le « 3 P », conservant toutes ses capacités militaires, offre une vitesse et une souplesse d'emploi très supérieures à celles d'un SBD ou d'un TBF. Il peut en outre photographier les cibles au moment des frappes, ce qui permet d'accélérer l'exploitation du renseignement, favorisant ainsi la planification d'attaques ultérieures.

Principale base nippone du Pacifique central, les îles de Truk sont situées à 1 800 km au nord des Salomon et à 1 000 km au sud-est de Guam. Leur caractéristique physique la plus intéressante est la présence d'un récif corallien qui les enserre. Long de 79 km pour 50 de large, celui-ci constitue en tant que tel un mouillage parfait pour une flotte de guerre. Dans les années 1930, d'importants travaux d'aménagement ont fait de ce coin perdu un véritable bastion. Des magasins, plusieurs aérodromes ainsi qu'une base destinée à accueillir des sous-marins ont été construits. Des bunkers ont essaimé un peu partout, et d'importantes défenses côtières ont été mises en batterie. Le tout est protégé par une abondante DCA et une nuée de chasseurs, dont l'action est coordonnée par une station radar.

Pour parler crûment mais simplement, c'est donc un gros voire un très gros morceau auquel l'*Admiral* Mitscher s'apprête à confronter ses forces. Cependant, l'éradication de la menace ennemie est nécessaire afin de sécuriser l'ensemble de cette zone ; elle constitue aussi le préalable aux actions de débarquement qui seront conduites en parallèle sur l'atoll d'Eniwetok. S'agissant de Truk, à l'instar de Rabaul, il est seulement question de neutralisation et non d'invasion.

L'objectif principal est constitué par les grosses unités de la Marine impériale qui mouillent habituellement au milieu du lagon. Mais craignant sans doute un raid adverse, l'état-major japonais a replié ses porte-avions, cuirassés et autres croiseurs lourds sur les Palaos. Étrangement, ce mouvement de grande ampleur a échappé à l'attention des services de renseignements américains, de sorte que les attaquants ne trouveront sur place rien de bien imposant d'un point de vue naval ; à peine quelques croiseurs légers, des cargos et des bâtiments de servitude. Cependant, l'importance stratégique de cette flotte de soutien n'est pas à négliger.

L'*Admiral* Raymond Spruance, qui a fait porter sa marque sur le nouveau cuirassé USS *New Jersey* (BB-62), dirige les opérations en personne. Cette fois, les Hellcat auront le champ libre pour s'assurer de la supériorité aérienne lors du premier jour de cette opération de grande envergure, à laquelle on a attribué le nom de « Hailstone ». Dans l'esprit de ses promoteurs, la seconde journée sera consacrée au matraquage des cibles au sol par toutes les forces disponibles. Au matin du 16 février 1944, ce sont donc 250 F6F qui sont prêts à s'élancer depuis le pont de 5 CV et 4 CVL de la TF-58.

La première mission est conduite par 70 d'entre eux. Ayant lancé 22 de ses appareils, la VF-18 en fournit le principal contingent. La mission assignée aux cinq divisions emmenées par le *Lieutenant Commander* Sam Silber consiste à assurer, à 20 000 pieds, la couverture haute des autres unités (VF-5, 6, 9 et 10). L'ensemble est coordonné par le CAG du *Bunker Hill*, Roland A Dale, qui, selon les nouvelles consignes, vole lui aussi sur un monoplace.

Au bout d'une heure et demie de vol, le dispositif se présente au-dessus de sa cible au lever du soleil, soit à 8h05, heure locale. Aussitôt, les « *Straffers* » conduits par le *Lieutenant* William Kane s'attellent à leur œuvre de destruction, saluée par la DCA qui, prise au dépourvu, réagit avec un temps de retard. Sur l'aérodrome de Moen, une paire de « Betty » parvient à décoller juste à temps. Cependant, Alexander Vraciu et son ailier, l'*Ensign* Louis Little, ne suivent pas leurs camarades de la VF-6 à la curée. Ayant repéré des Zéro en vol, ils vont s'appliquer à juguler cette menace avec succès. Au terme de cette première escarmouche, Vraciu revendique trois monomoteurs, dont un à flotteurs, un « Rufe ». Little rapporte quant à lui une victoire sur un « Zeke classique ». Ayant repris de l'altitude et pouvant exploiter enfin à plein les capacités de sa machine, le duo prend en chasse un nouveau Zéro isolé, que l'as a tôt fait de rajouter à son palmarès. Pendant ce temps, le ciel s'est rempli de Japonais, et la mission dégénère en un immense combat aérien « dans le genre des grandes productions hollywoodiennes », selon la formule d'Edward Owens, leader du *Fighting Five* : « Des Japonais, il en tombait de partout, et partout, ça brûlait. Beaucoup se sont crashés au décollage, et ceux qui ne prenaient pas immédiatement feu, on allait les achever. Au sol, ça pétait de partout, avec des boules de feu jaune orangé. Tout semblait réglé comme dans un scénario de film à grand spectacle. » Owens ne se contente pas d'observer : il agit et rapporte deux victoires. Cependant, en la matière, ce sont surtout Kane et son ailier, Verne Dude, qui se distinguent en détruisant cinq adversaires en cinq minutes avant de reprendre le boulot et de « straffer » les installations terrestres.

Dans les faits, une cinquantaine de Zéro ayant décollé en urgence ont affronté au-dessus de Moen autant de Hellcat. Ces derniers perdent quatre des leurs dans la bataille, mais ils enregistrent un succès considérable en homologuant trente destructions en vol et plus de quarante au sol.

En une seule mission, d'une durée de trois heures, ils ont atteint leurs objectifs du jour en établissant définitivement la supériorité aérienne de l'*US Navy* au-dessus de ce secteur.

Paradoxalement, les aviateurs de la TF-58, très à leur aise avec les A6M Model 32 et désormais 52 équipant les 201e, 204e, 251e et 501e *Kōkūtai* de Truk, ont éprouvé de grandes difficultés à se débarrasser de leurs versions à flotteurs produites par Nakajima, les A6M-2N « Rufe ». Ceux-ci remportent en effet au moins une victoire aux dépens d'un « Cat » de la VF-10. Il faut toutefois relativiser cette réussite. Le lendemain soir, la 902 *Kōkūtai*, au sein de laquelle neuf de « ces petits Zéro qui vont sur l'eau » ont été regroupés, n'en comptera plus un seul d'opérationnel. Quoi qu'il en soit, les sorties visant la base nippone se poursuivent sans interruption.

Mitscher, tenant compte des expériences récentes, a en effet décidé d'éliminer aussi complètement que possible l'aviation adverse afin de parer à toute contre-attaque avant de commencer à frapper les autres objectifs. Les Hellcat opérant en configuration chasseurs-bombardiers s'en prennent donc, avec des bombes équipées de

[6] « Boîte de conserve » en français. Surnom donné aux destroyers dans l'argot imagé de la Navy.

fusées de retard, aux pistes déjà visées le matin. Les résultats sont encore une fois dévastateurs. La réaction de la chasse basée sur l'atoll, bien que déterminée, est moins vive que précédemment. Elle est assez facilement contenue par les Américains. Si la plupart des aviateurs effectuent deux longues missions dans la journée, rares sont ceux qui remportent des victoires lors de chacune de leur sortie. Tel est néanmoins le cas du *Lieutenant (jg)* Walter Harman qui, après deux A6M et un « Rufe » dans la matinée, parvient dans l'après-midi à se débarrasser d'un « Zeke » qui l'avait pris en chasse.

Surpris dans une situation tactique défavorable, des F6F de la VF-5 n'ont de leur côté d'autre choix que de former un cercle défensif pour se protéger des intercepteurs nippons qui les assaillent. Parmi les pilotes du *Yorktown*, le *Lieutenant (jg)* Robert Duncan, responsable quelques mois plus tôt du premier doublé imputable à un « Fox six », fait mieux que de résister, puisque, avec son ailier, il rompt l'encerclement et détruit coup sur coup quatre des attaquants, débloquant ainsi la situation.

Ceux de l'*Essex* sont également à l'honneur. Le *Lieutenant* Chick Smith remporte trois succès, mais en est quitte pour un bain forcé et l'hospitalité spartiate d'un « *tin can* [6] » américain, toujours préférable au demeurant à celle d'un Japonais. Autre vieille connaissance, James McWhorter est également à l'origine d'un triplé obtenu à l'encontre de Zeke « au camouflage foncé sur le dessus et orange sur les parties inférieures », autrement dit des appareils d'école. Quoi qu'il en soit, McWhorter porte ce soir-là son score personnel à dix.

Sur les 365 appareils de la Marine impériale présents à Truk au matin du 16 février, il n'en reste, le soir venu, moins d'une centaine, dont un nombre infime en état de prendre l'air. En outre, l'action conjuguée des chasseurs et des bombardiers de la TF-58 a réduit les principaux aérodromes à l'état de champs de cratères. Dès lors, les Dauntless, Helldiver et autres Avenger peuvent se consacrer à la démolition systématique des unités navales ancrées dans le lagon. Eux aussi vont faire des ravages en envoyant par le fond 47 navires de guerre et de commerce.

▶ Hellcat de la VF-8 quittant le pont de l'*Intrepid*.

▼ Hellcat de la VF-5 survolant les Palaos en mars 1944. Les missions réalisées au-dessus de l'archipel vont permettre aux VF-5, 8 et 30 d'homologuer 93 victoires aériennes.

Au passif, on relève l'USS *Intrepid* (CV-11). Atteint dans la soirée du 17 par une torpille aéroportée, il est mis hors de combat pour quelques semaines. Huit Hellcat seulement sont perdus. L'un des derniers est celui du *Lieutenant* Georges Bullard qui, déjà titulaire de quatre victoires homologuées et de cinq destructions au sol, réalise la passe de trop au-dessus de Moen : il y réussit plusieurs cartons sur les parkings où sont stationnés les derniers appareils ennemis, mais y gagne aussi dix-huit mois de vacances forcées au Japon !

Les nouvelles combinaisons anti-G « Z-suit » destinées à retarder la perte de conscience lors de manœuvres à forts facteurs de charge.

F6F-3 de la VF-15 venant de faucher son train d'atterrissage sur le pont de l'*Essex*. La VF-15 s'est brillamment distinguée pendant la campagne des Mariannes, avec la bagatelle de 313 victoires aériennes et d'autant de destructions au sol.

Après cette neutralisation en bonne et due forme du principal écueil placé sur leur route, les forces américaines finalisent leur projet de mainmise sur les Carolines, archipel qui doit leur servir de tremplin vers leur prochain objectif, les Mariannes, dont la valeur stratégique est inestimable. Leur conquête placerait en effet le territoire métropolitain du Japon à portée des nouveaux bombardiers B-29 qui entrent alors en service.

En attendant que les forces suffisantes pour atteindre ce vaste dessein soient rassemblées, les *Task Groups* s'égaillent sur toute l'étendue du théâtre d'opérations afin de maintenir la pression sur l'ennemi. Les TG 58.2 et .3 font porter leurs coups sur les Mariannes afin de commencer à en affaiblir les défenses. Les attaques sont précédées par un intense travail de reconnaissance confié au « 3P ». Le 22 février, lors du premier raid conduit sur Saipan, Tinian et Rota, malgré une météo préjudiciable aux deux camps, l'aéronavale impériale réagit en force. Elle perd dans l'affaire une vingtaine de chasseurs ; la *Navy* cinq. Les officiers de renseignements consignent en outre 70 destructions au sol. Au-dessus de Guam, les résultats sont moins spectaculaires, du moins dans un premier temps, car les CAP taillent ensuite en pièces une importante formation de bombardiers nippons menant une contre-attaque. Quarante « Betty » et « Judy » sont descendus, au moins du point de vue des défenseurs.

Toutefois, les combats se sont déroulés à proximité des porte-avions ; beaucoup trop près même de l'avis des marins et des amiraux. Cette occurrence, bien qu'involontaire, permet cependant de tester un protocole dit « *Vector Base Pronto* » permettant de rameuter tous les chasseurs quelle que soit leur mission afin de défendre leurs bases flottantes. C'est ainsi que la VF-9, qui en termine avec son tour d'opérations, s'offre une ultime séance de chasse conduite au-dessus de la flotte et non comme à l'accoutumée au-delà de l'horizon.

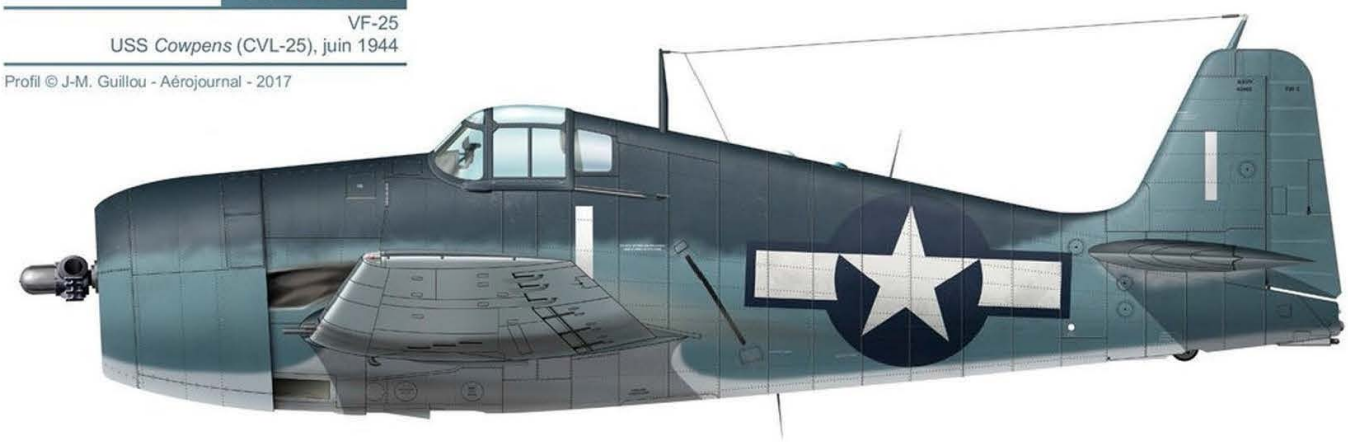
Le mois suivant, lors d'une opération de neutralisation visant cette fois les bases ennemies des îles Palaos, situées à l'extrémité de l'archipel des Carolines, au large des Philippines, une confrontation oppose les Hellcat de la VF-5 à des groupes de chasseurs de l'Armée et de la Marine. L'affaire se solde par un score de « dix à zéro » en faveur des aviateurs du *Yorktown*.

La VF-8, qui vient d'embarquer sur le *Bunker Hill*, connaît alors son baptême du feu. Elle teste aussi au combat, pour la première fois dans la *Navy*, des combinaisons anti-G. Bloquant l'afflux sanguin vers les extrémités du corps lors des manœuvres à fort facteur de charge, elles retardent la perte de conscience du pilote et accroissent donc ses chances de l'emporter en combat, surtout face à des adversaires dépourvus d'équipements similaires. Lors de son premier engagement, la VF-8 rapporte onze victoires certaines et trois probables, asseyant sa réputation et sauvant du même coup les fameuses combinaisons, qui ne vont pas tarder à être généralisées.

En fin de compte, les archives de la *Navy* recensent 93 victoires aériennes remportées lors des opérations conduites au-dessus des Palaos.

Grumman F6F-3
VF-25
USS *Cowpens* (CVL-25), juin 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



La VF-30, bien que devancée par la VF-5, est créditée de 25 succès, qui clôturent pour elle aussi un fructueux tour d'opérations.
Sur le chemin du retour vers leur base, les deux *Task Groups* lancent leurs appareils afin de frapper les îlots d'Ulithi, Yap et Wolaei. C'est l'occasion pour les Hellcat de remporter 18 nouvelles victoires, leur compteur étant arrêté pour cette opération à 111 et 46 destructions au sol pour la perte de 15 des leurs, dont seulement trois en combat aérien.
On pourrait être conduit à douter de la « réalité » de ces chiffres, d'autant plus que les F6F-3 ne volent que très rarement avec leur cinémitrailleuse chargée ; toutefois, les pertes admises par les Japonais semblent les corroborer en grande partie. Ainsi, en moins d'un mois, si on se limite à la seule chasse embarquée (qui ne l'est plus que rarement), la Marine impériale se voit contrainte de dissoudre deux de ses flottilles qui n'existent plus que sur le papier (204e et 281e *Kōkūtai*) et d'en retirer trois autres (201e, 252e et 263e *Kōkūtai*). Qui plus est, cette campagne lui coûte plusieurs pilotes expérimentés, dont des commandants d'unité, un luxe qu'elle ne peut plus guère se permettre.
Après une rapide remise en condition réalisée sur l'atoll de Majuro, nouvelle base arrière de l'*US Navy*, les porte-avions appareillent vers le Pacifique Sud-Ouest, en direction de la Nouvelle-Guinée, afin de couvrir le débarquement prévu sur Hollandia le 22 avril 1944. D'un point de vue aérien, les Hellcat participant à l'opération ne rencontrent pratiquement aucune opposition dans les airs.
Entre-temps, Truk a été renforcé. Une piqûre de rappel est nécessaire, et pour ce faire, on va encore une fois avoir recours à une très grosse seringue. La TF-58 franchit de nouveau des milliers de miles afin de rejoindre le cœur des Carolines pour lancer, au matin du 29 avril, ses appareils à l'assaut de la base ennemie. Cette fois, l'effet de surprise ne joue pas, et l'avant-garde américaine, en l'occurrence constituée par huit F6F appartenant à la VF-32, se trouve confrontée à une trentaine de Zéro. Visiblement inexpérimentés et se gênant mutuellement, les Japonais ne peuvent tirer aucun avantage de leur supériorité numérique. Bien au contraire, puisque, en fin de compte, les hommes de la VF-32 de retour sur le *Langley* (CVL-27) rapportent la bagatelle de 20 victoires certaines et deux probables, sans aucune perte de leur côté !
Vraciu, de la VF-6, ajoute également deux drapeaux sur le fuselage de son appareil, ce qui porte à six le nombre de ses victoires remportées au-dessus de l'atoll. Le Lendemain, de nouveaux raids sont organisés sans pratiquement aucune opposition dans les airs. Au final, la *Navy* relève 65 victoires aériennes, les Nippons en admettant 59 et 85 destructions au sol. Les forces patiemment reconstituées ont cessé d'exister, et Truk, à l'instar de Rabaul, ne sera jamais envahie et subira périodiquement les foudres de l'aviation américaine, au point de ne plus jamais incarner une menace sérieuse.
Pour les forces armées impériales, l'hécatombe subie en avril aux Marshall n'est qu'un modeste avant-goût de celle à venir dans les Mariannes !

LE MASSACRE DES PHILIPPINES

Le 19 juin 1944 va marquer le chant du cygne de l'aviation embarquée de la Marine impériale. Il sera connu plus tard, au gré des variations imagées de la langue de Shakespeare ou de celle de Molière, comme « la grande chasse aux dindons » ou « le tir aux pigeons » des Mariannes.
Pourquoi et selon quel enchaînement de circonstances en est-on arrivé là ? Comme on l'a déjà indiqué, les Mariannes, et en particulier l'île de Guam, constituent un tremplin nécessaire pour une offensive aérienne de grande ampleur contre le cœur industriel et politique du Japon. Jusque-là, les attaques conduites depuis la Chine n'ont connu qu'un succès très limité. Pour relatif qu'il soit, celui-ci a néanmoins contraint l'Armée impériale à mobiliser presque un demi-million de ses soldats pour tenter de s'emparer des principales bases continentales à partir desquelles opèrent les B-29, nouveau vecteur à long rayon d'action de l'*USAAF*. Or, voilà que la conquête des Mariannes ruinerait tous ces efforts. La Marine ne peut manquer de réagir, avec au moins autant de virulence que l'Armée, pour contrer une telle menace ! Question d'honneur.
La Flotte combinée ne peut donc qu'appareiller des Philippines pour s'opposer à la *3rd Fleet* de l'*Admiral* Raymond Spruance.

Grumman F6F-3
VF-8
USS *Bunker Hill* (CV-17), juin 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Cette dernière est placée en couverture des débarquements orchestrés dans la durée sur l'ensemble de l'archipel, ceux-ci étant directement soutenus par la flotte du *Rear Admiral* Richmond Turner, dit « le Terrible ». En tout, 475 Hellcat « encombrent » les ponts et hangars des CV et CVL de la TF-58, tandis que 66 autres ont trouvé place sur les CVE de Turner.

Le 6 juin 1944, alors que les forces navales alliées opèrent au large de la Normandie, l'armada américaine du Pacifique vogue vers ses objectifs. Quatre jours d'intenses préparations aériennes sont prévus avant le déclenchement de l'opération amphibie. De façon quelque peu inhabituelle, les premières frappes ont lieu non à l'aube, mais dans l'après-midi du 11 juin. La matinée n'a cependant pas été perdue, puisque les CAP ont chassé les indiscrets, homologuant la destruction de quatre avions de reconnaissance ennemis. Au terme d'engagements mettant aux prises 208 F6F à l'aviation ennemie basée sur les îles, 70 victoires sont revendiquées. La VF-2 embarquée à bord du *Hornet*, engagée au-dessus de Guam, se taille la part du lion avec 37 succès portés au crédit de ses pilotes pour la perte d'un seul d'entre eux. La VF-31, qui perd également un pilote, fait un peu moins bien, avec « seulement » treize Japonais abattus plus deux probables.

Un homme appelé à se distinguer dans les jours à venir, le *Commander* David McCampbell, CAG de l'*Essex* et donc en charge de l'*Air Group 15*, inaugure son tableau de chasse. McCampbell, âgé de 38 ans, est un pilote très expérimenté ayant inscrit plus de 2 000 heures de vol sur son carnet, dont plus de 800 sur F6F. À cette même époque, ses adversaires habituels ont en général moins de 300 heures de vol au compteur !

Onze Hellcat sont perdus à l'ennemi lors de cette phase initiale, mais trois des pilotes seront retrouvés en mer et ramenés sains et saufs à bord de leurs navires respectifs.

Le lendemain, les opérations se poursuivent, mais une douzaine de victoires seulement est rapportée. Le jour suivant, plus aucun Japonais ne se montre, les forces aériennes nippones ayant été écrasées ou réduites à l'impuissance en moins de deux jours. Afin d'éviter les surprises, que ce soit sous la forme de raids sporadiques ou de renforcements impromptus, Mitscher envoie ses *Task Groups* frapper Iwo Jima et les Bonin (l'archipel d'Ogasawara pour les Nippons) au nord,

Accident de pont pour un F6F-3 de la VF-1 rentrant de mission lors du « tir aux pigeons ». Le pilote semble inconscient…

Hellcat de la VF-16 s'apprêtant à décoller du *Lexington* pour servir d'escorte aux SBD de la VB-16. Le Hellcat était aussi très apprécié par les équipages des Dauntless, Avenger et autres Helldiver !

ainsi que ce qui reste de possessions japonaises au sud, dans les Carolines. Ce faisant, il laisse logiquement les CVE de Turner appuyer les débarquements, tout en ne s'éloignant pas trop de la zone principale des opérations.

Le 15 juin, alors que les *Marines* commencent à submerger les plages de Saipan, 44 Hellcat s'apprêtent à mitrailler les pistes d'Iwo Jima, malgré un plafond bas et une visibilité réduite. 38 Zéro décollent en catastrophe pour être presque tous immédiatement abattus. Encore une fois, la *Fighting 2* se distingue, mais elle est surpassée par la VF-1 du *Lexington*.

Quand la VF-15 arrive sur les lieux, il ne lui reste plus guère que trois malheureux Mitsubishi à se mettre sous les crocs. Les hommes de l'*Essex* ne font pas pour autant la fine bouche ! Avec le concours des Helldiver et des Avenger, le reste de la journée et celle du lendemain seront consacrés à saccager les aérodromes d'Iwo Jima et de Chichi Jima, signant ainsi l'annihilation de la moindre force aérienne organisée entre le Japon métropolitain et Saipan. Sur cette dernière, les choses évoluent plutôt favorablement pour les assaillants. L'unique raid ennemi survenu au cours du D-Day est efficacement contré par la VF-51 opérant depuis l'USS *San Jacinto* (CVL-30). Sept victoires certaines et une probable sont portées à l'actif de l'unité ; on notera que parmi celles-ci figurent trois « Tony ».

Outre cet appareil de l'Armée, plusieurs nouveaux modèles peu courants ou récemment entrés en service dans la Marine sont rencontrés dans ces parages. Il s'agit en particulier de bimoteurs de chasse de nuit Nakajima J1N1 « Irving » (321e Kōkūtai) ou de monomoteurs Kawanishi N1K1-J Shiden Kaï « George » (343e Kōkūtai), qui seront incorrectement identifiés comme des « Tojo » (Ki-44).

Les jours suivants se déroulent dans une véritable ambiance de veillée d'armes. Les Japonais savent que leurs adversaires croisent au large de Saipan, ces derniers étant, de leur côté, avertis par leurs sous-marins de l'arrivée de la flotte du vice-amiral Ozawa Jisaburo.

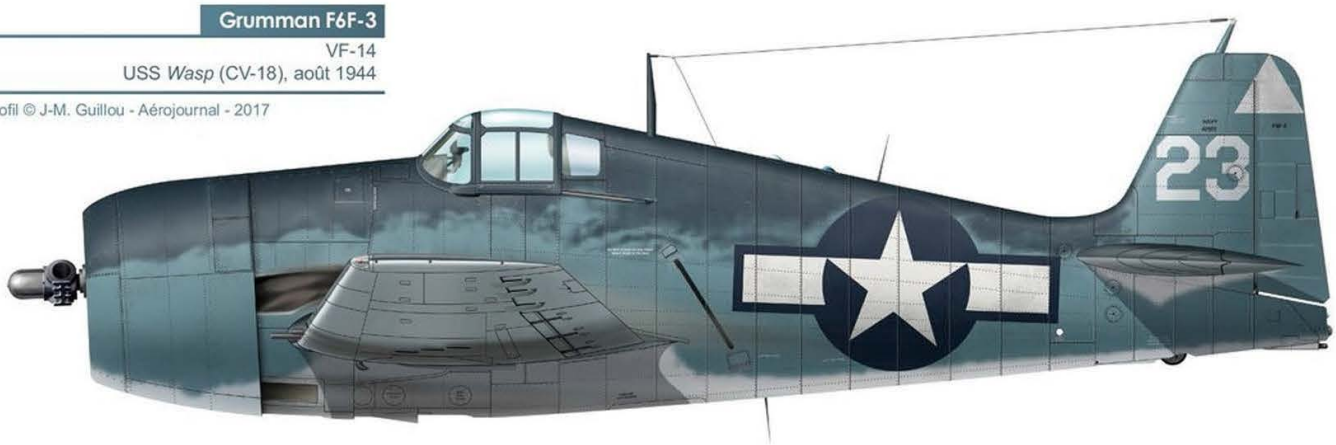
Celle-ci compte cinq porte-avions d'escadre et quatre porte-avions légers embarquant environ 450 appareils de combat, dont plus de la moitié est constituée des toutes dernières versions de l'increvable Zéro, une partie d'entre elles étant transformées en chasseurs-bombardiers. Le reste de ses forces, outre quelques survivants des modèles 97 « Kate » et 99 « Val », se compose essentiellement de nouveaux bombardiers en piqué Yokosuka D4Y « Judy » et de torpilleurs Nakajima B6N « Jill ». En face, Mitscher dispose de sept CV et de huit CVL, soit à peu près un millier d'appareils, dont plus de 500 chasseurs !

Bien que relativement calme, la journée du 18 voit néanmoins la VF-24 affronter quinze Zéro subitement reparus au-dessus des têtes de pont. Le score est habituel – 7 à 0 – en faveur des hommes du *Belleau Wood*, dont un triplé pour le *Lieutenant (jg)* Robert Thelen. Rien de bien extraordinaire comparé à ce qui se prépare.

Au point du jour, le lendemain, la Flotte combinée nippone lance sa première vague d'attaque. Elle est composée de 224 appareils, dont 147 A6M type 52 appartenant aux 601e, 652e et 653e *Kōkūtai*. Sur le coup des 5h30, une première menace est détectée par les radars des navires de Spruance placés en avant-garde. Montant à l'interception, ce sont les Hellcat de la VF-28 embarqués sur l'USS *Monterey* qui versent le premier sang en s'adjugeant deux « Judy », probablement chargés d'une ultime reconnaissance météo. Les choses sérieuses débutent moins d'une heure plus tard, quand une *Division* de la VF-24 accroche une grosse formation de Zéro au-dessus de l'aérodrome d'Orote. La disproportion initiale des forces (4 contre 30 !) n'empêche pas les Américains (entre-temps renforcés) de finalement réclamer le crédit de dix monomoteurs abattus pour un des leurs endommagé.

Grumman F6F-3
VF-14
USS *Wasp* (CV-18), août 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



1

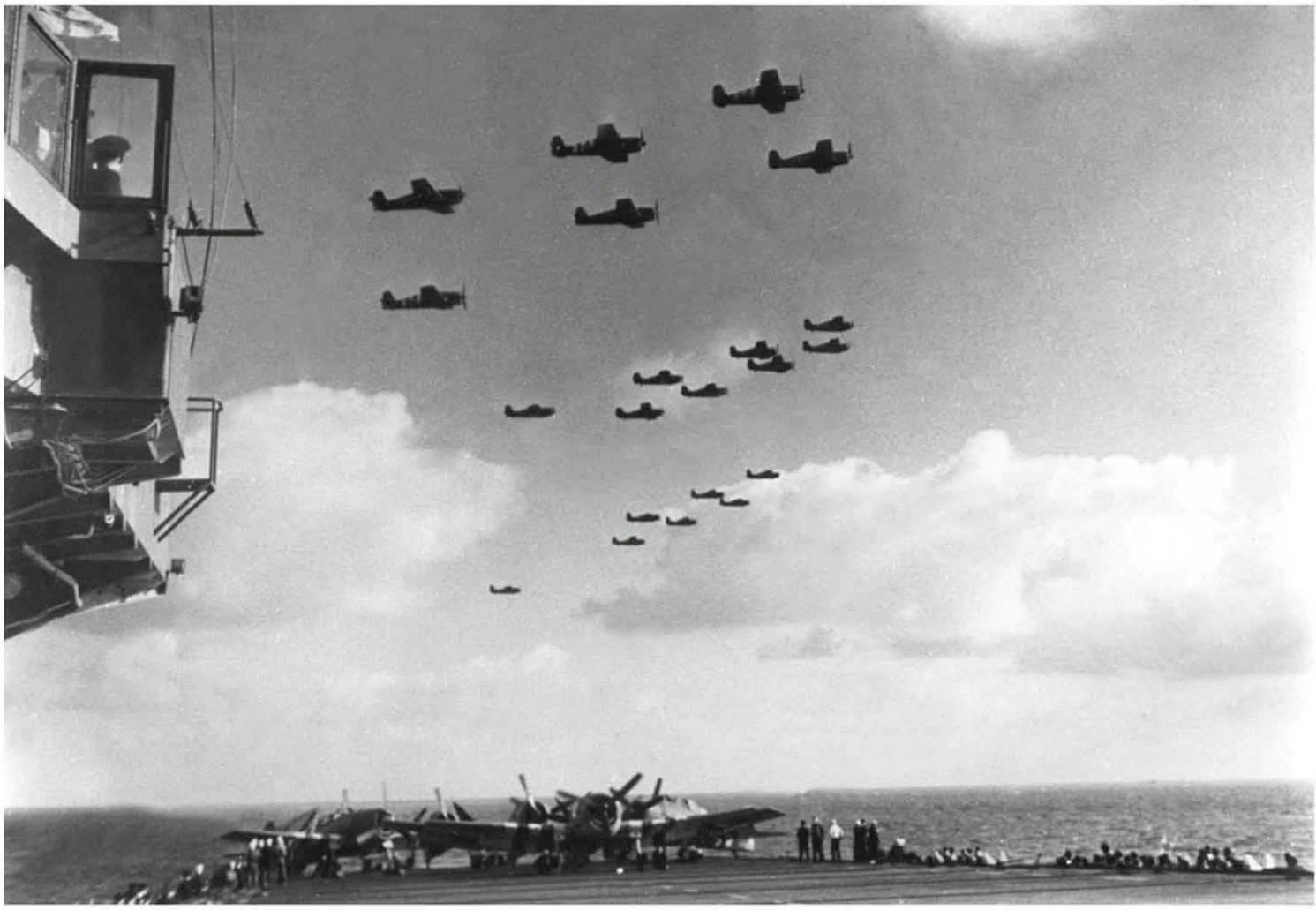
2

1 F6F-3 de la VF-1 embarqué à la mi 1944 sur le *Yorktown*.

2 Le *Fighting* 15 avec Dave McCampbell en tête prêt, pour le combat au large des Mariannes !

3 S'apprêtant pour le catapultage depuis le pont de l'USS *Hornet* un « Fox 6 » (F6F-3) de la VF-2.

4 Alexander Vraciu le 19 juin 1944, au retour d'un « grand tir aux pigeons » fructueux : 6 victoires !



▲ Démonstration de force des Hellcat et des Wildcat de la *Task Force* 88 du *Rear Admiral* Troubridge, photographiés au large de la Provence en août 1944. Les Hellcat ont été les seuls, avec quelques C-47 des *Troop Carrier Groups*, à arborer pendant « Dragoon » les bandes blanches et noires héritées de l'opération « Overlord ».

Compte tenu du lieu de l'engagement, il semble douteux que les Japonais rencontrés aient fait partie de la force d'Ozawa ; il s'agit plus vraisemblablement d'appareils transférés en toute hâte depuis Truk ou Iwo Jima.

La grande explication entre la chasse embarquée américaine et son homologue nippone commence vers 9h30. Elle va durer presque dix heures ! Il ne faut cependant pas voir la « grande chasse » comme un affrontement unique, bloc contre bloc, mais plutôt comme une suite d'engagements mettant parfois aux prises plus de cent appareils étant survenus sur un périmètre assez étendu pendant toute une journée.

Quand la nuit tombe, les premières statistiques sont tirées, et elles sont édifiantes. Les pilotes de la TF-58 revendiquent en effet 380 victoires aériennes, dont 217 Zéro ! Ceux parmi les aviateurs de Mitscher qui ont remporté des succès multiples ne se comptent plus. Au premier rang de ceux-ci, on trouve David McCampbell, qui descend cinq « Judy » le matin et deux Zéro au-dessus de Guam l'après-midi. Alexander Vraciu, de son côté, s'adjuge six « Judy » en une seule mission.

Les pilotes de l'*Essex* arrivent finalement en tête du palmarès, avec 68,5 homologations, suivis de ceux du *Hornet* (52), du *Lexington* (46) et du *Yorktown* (33).

Il n'y a (pour une fois) guère de surestimation dans ces premiers chiffres. Ainsi, la Flotte combinée, qui a lancé contre ses adversaires lors de quatre raids successifs 373 appareils, n'en a au final récupéré que 130, dont une bonne partie est endommagée ! Entre-temps, les sous-marins de la *Pacific Fleet* ont envoyé par le fond le *Taiho*, victime de l'USS *Albacore*. Le *Shōkaku* est torpillé à son tour quelques heures plus tard par le *Cavalla* du *Lieutenant Commander* Kossler, qui inaugure ainsi son tableau de chasse ! Dans le camp d'en face, on enregistre des dommages légers causés au cuirassé USS *South Dakota* (BB-57) ainsi qu'à deux destroyers qui, assurant le piquet radar, ont été attaqués en préalable au déclenchement des opérations.

Au cours de cette journée mémorable, seize F6F ont été perdus, treize de leurs pilotes étant tués ou portés disparus.

En définitive, le Pentagone considère que la bataille a coûté aux forces armées japonaises 402 avions de combat. On peut mégoter en faisant valoir qu'un comptage à partir de sources nippones aboutit à un chiffre de destructions tournant autour de 275. Combien d'appareils rentrés à bon port sont-ils encore en état de redécoller le lendemain, et combien pourront même encore le faire un jour ? Loin d'être exagérée, l'estimation américaine, sous l'aspect sinon de la destruction définitive tout au moins de la mise hors de combat, apparaît donc assez réaliste.

Toute résistance aux Mariannes n'est pourtant pas éradiquée, et l'aviation japonaise existe toujours. Seule sa branche embarquée, autrefois reconnue comme une élite parmi les aviateurs du Mikado, a effectivement cessé d'être. Victime d'un Hellcat dont la carrière de chasseur est alors au Zénith, celle du Zéro, en revanche, s'achève piteusement en mer des Philippines.

Cependant, la roue tourne, et le F6F lui-même ne va pas tarder à subir une réorientation de son utilisation opérationnelle, favorisée par l'introduction, au début de l'été 1944, du F-5 à la polyvalence accrue. Cette version, la plus construite, va définitivement installer le « Fox Six » dans un rôle de chasseur-bombardier. Toutefois, ce tour d'horizon ne saurait être complet sans que ne soit évoqué l'engagement opérationnel des Hellcat *Mk. I* de la Royal Navy à l'autre bout de la planète !

CONTRE LA *LUFTWAFFE*

C'est un choix de raison et d'opportunité qui conduit la Marine britannique à acquérir cette machine, alors même que, initialement, c'est le F4U qui avait dans une large mesure ses faveurs.
De fait, la *Fleet Air Arm* recevra finalement deux fois plus de Corsair que de Hellcat. La version F-3, tout d'abord désignée Gannet *Mk. I*, n'est réceptionnée au cours de l'été 1943 qu'à 253 exemplaires. Elle équipera notamment les No. 800 et 804 *Squadrons*, au sein desquels elle remplacera le vénérable Sea Hurricane. Ces deux unités constituant le No. 7 *Naval Fighter Wing* sont affectées au HMS *Emperor*, navire à bord duquel elles vont s'illustrer lors d'une série de missions réalisées au-dessus de la Norvège. Celles-ci, connues sous le nom code de « Tungsten », visent le cuirassé *Tirpitz* embossé dans un recoin du Kaafjord, après y avoir été sérieusement endommagé six mois plus tôt lors d'un raid mené par des sous-marins de poche.
Le premier assaut conduit par l'aviation embarquée se déroule le 3 avril 1944. Les Hellcat couvrent une force d'attaque lancée par les HMS *Victorious* et *Furious*, formée par 21 bombardiers-torpilleurs Fairey Barracuda et 20 Wildcat, ces derniers étant plus spécialement chargés de la suppression des défenses. Lancée dans la lumière blafarde d'un petit matin boréal, l'attaque surprend la Luftwaffe, permettant aux deux générations de « Cats » de dégager efficacement la voie aux Barracuda, qui mettent neuf coups au but, ce malgré l'énorme concentration de DCA protégeant le navire ; un seul appareil ne rentrera pas.
Intervenant moins d'une heure plus tard, la seconde vague se présente sur le fjord à 6h40. Elle parvient à mettre encore cinq bombes sur la cible pour la perte d'un Fairey et d'un Hellcat. Le jumeau du *Bismarck* est immobilisé pour quatre mois supplémentaires. Cependant, les amiraux britanniques maintiennent la pression, et plusieurs nouveaux raids de harcèlement sont organisés contre ce mastodonte de 42 000 tonnes, ainsi que contre le trafic côtier.
C'est dans ce cadre que se produit, le 8 mai 1944, la rencontre entre le Hellcat et les machines de la *Jagdwaffe*. Alors qu'il couvre une patrouille de Barracuda en maraude, un *Flight* du No. 800 *Squadron* est coiffé par huit « Gustav » de la 10./JG 5.

Utilisant leur maniabilité supérieure à celle des 109 (situation inverse de celle prévalant alors aux antipodes contre les Japonais), les Hellcat « s'enroulent » avec les Allemands pour finalement revendiquer trois victoires (corroborées par les états de pertes de la Luftwaffe). Un Grumman est descendu lors de l'engagement, bien que l'adversaire en revendique trois. Un autre est perdu (sans doute) du fait de la *Flak*. Tous les bombardiers de la *Fleet Air Arm* en réchappent. Placés dans une situation tactique défavorable, les pilotes britanniques ont visiblement appliqué avec succès les consignes reçues en cas de rencontre avec les chasseurs de la Luftwaffe.
En effet, les Alliés ont depuis longtemps testé des Bf 109 et des Fw 190 de prise, en les confrontant évidemment à leurs propres appareils. Ils ont ainsi organisé, en février 1944, sous l'égide de l'*US Navy*, une série de combats simulés entre « leur champion du Pacifique » et « la terreur de la Manche », en fait un F6F-3 et un Fw 190 A-4. Au terme de cette étude, l'avion allemand est décrit comme plus rapide et meilleur grimpeur, l'américain comme plus maniable, disposant de meilleurs équipements et plus solide. Comme l'a affirmé l'un de ceux ayant conduit les tests : « Le Fw 190 a toujours l'initiative de l'engagement, mais le Hellcat peut le rompre à volonté. » Il lui suffit pour se dégager d'effectuer une boucle ou un virage serré. Il peut ainsi reprendre l'avantage en tournant beaucoup plus court que son adversaire. ■

▼ Hellcat *Mk. I* du No. 800 *Squadron* embarqué sur le HMS *Emperor* photographié au large de la Norvège au printemps 1944. On remarque la verrière ouverte pour le catapultage et le siège du pilote en position haute.

Grumman Hellcat *Mk. I*
No. 804 Squadron
HMS *Ravager* (D70), 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

LE CIEL ET L'ENFER 4

La participation de l'aviation embarquée aux opérations de Normandie en juin 1944 est marginale. L'*US Navy* n'y dépêche en effet qu'un contingent symbolique de pilotes chargés de missions de réglage d'artillerie, tandis que les Hellcat du HMS *Emperor*, revêtus des bandes blanches et noires, limitent leurs interventions à d'infructueuses patrouilles anti-sous-marines.

Deux mois plus tard, en revanche, ces derniers prennent, aux côtés de leurs homologues américains, une part très active aux missions menées par les forces aériennes alliées dans le Midi. Pour la première et la dernière fois sur le théâtre d'opérations européen, la Royal Navy et l'*Atlantic Fleet* affectent au front de Provence d'importants moyens.

DES AVIONS ET DES HOMMES

Dans le cadre de « Dragoon », la responsabilité de la force de porte-avions, baptisée *Task Force* 88, est confiée à un officier de la Royal Navy, le *Rear Admiral* Thomas Troubridge, qui fait porter sa marque sur le croiseur antiaérien HMS *Royalist*.

La TF-88 est divisée en deux *Task Groups*. Le premier (TG 88.1), aux ordres directs de Troubridge, est constitué de cinq porte-avions d'escorte britanniques, les HMS *Pusuer*, *Attaker*, *Searcher*, *Khedive* et *Emperor*. Tous sont en fait des bâtiments de construction américaine, des CVE de la classe Bogue. Leur escorte est constituée de deux croiseurs et de sept destroyers. Le *Rear Admiral* Calvin Durgin, de l'*US Navy*, a de son côté fait porter sa marque sur le porte-avions USS *Tulagi*. Il assume naturellement le commandement de l'élément à dominante américaine des forces aéronavales, connu sous l'appellation de TG 88.2. Son escadre est composée de quatre porte-avions d'escorte, deux américains (USS *Tulagi* et *Kasaan Bay*)

▶ *Wave off*, remise des gaz suite à un appontage mal engagé sur le *Kasaan Bay* pour un F6F-3 de la VF-74. On note les insignes de nationalité « très 1943 » qui détonnent sur un appareil photographié à la mi-1944.

◀ 15 août 1944, décollage des F6F-5 de la VF-74 depuis l'USS *Kasaan Bay*. L'appareil est armé de six roquettes qui feront d'importants dégâts parmi les convois automobiles allemands.

▼ Quelques heures avant le 15 août 1944, les aviateurs du *Kaasan Bay* prennent connaissance de leur mission au moyen d'une carte en relief.

et deux britanniques (HMS *Stalker* et *Hunter*). Deux croiseurs et six destroyers assurent la protection de ses « *Flat Tops* ».

La *Fleet Air Arm* met en œuvre à partir de ses bâtiments quatre *Squadrons* équipés de Seafire L *Mk. III* et L *Mk. IIc*, deux dotés de Wildcat *Mk. V* et *Mk. VI* et un dernier nouvellement reformé sur Hellcat *Mk. I*. Chaque porte-avions américain embarque un *Squadron* de F6F-5. Ayant fait l'objet d'un accord de standardisation entre les deux Marines, la dotation des unités s'élève à 24 appareils. Six F6F-3N américains chargés de la chasse de nuit et basés en Corse demeurent aptes à opérer à la mer si les circonstances l'exigent.

Comme de juste, les missions dévolues aux avions embarqués ne se limitent pas à la protection de la flotte. Elles consistent également à garantir la couverture aérienne des plages, à effectuer des tâches d'observation, à assurer le réglage de l'artillerie de marine et à fournir des appuis feu sur demande des troupes au sol.

Pour ce qui est du seul Hellcat, trois *Squadrons* sont déployés. Il s'agit des VOF-1 et VF-74 de l'*US Navy*, qui étrennent leurs nouveaux F-5, et du No. 800 *Squadron* de la *FAA*, qui a absorbé, pour les besoins de la cause et au nom de la standardisation, son jumeau, le No. 804 ; les Britanniques continuent d'utiliser leurs vieux F-3 ou *Mk. I*.

Au niveau des personnels, une même distinction s'opère. La *Fleet air Arm* dispose d'une flottille aguerrie, où les nouveaux, parmi lesquels un *Flight* de pilotes néerlandais, sont en minorité, tandis que l'*US Navy* aligne de la « bleusaille » encadrée par un nombre restreint d'officiers très expérimentés.

Les missions dévolues aux trois formations ne sont pas non plus strictement identiques. La VOF-1 (*Volplane Observation Fighter*), affectée à l'USS *Tulagi* (CVE-72), est plus spécialement chargée des missions d'observation et de réglage d'artillerie. Elle demeure toutefois apte à accomplir toutes les tâches normalement dévolues à une unité de combat. Les pilotes de la VF-74, embarquée sur l'USS *Kasaan Bay* (CVE-69), n'ont pas été véritablement entraînés pour l'observation ou la reconnaissance tactique. Ils vont pourtant démontrer leur aptitude à intervenir dans ce type de missions, aussi bien qu'en matière de défense aérienne ou d'appui aérien rapproché. Domaines dans lesquels ils ont été instruits plus spécialement.

Pour sa part, le No. 800 *Squadron* est connu pour savoir tout faire… à condition qu'on le lui demande ! Ce principe de polyvalence vaut pour les pilotes comme pour les équipes au sol. Ces dernières, par exemple, sont parvenues à monter des pylônes d'emport pour roquettes, non prévus à l'origine par Grumman, sur la version (F-3) qui leur a été livrée.

Entrés en Méditerranée au début du mois de juillet 1944, les deux CVE américains quittent le 12 août le port de La Valette, où ils ont fait relâche. Trois jours plus tard, l'escadre arrive en vue des côtes de France. Les pilotes ont mis ce temps à profit pour étudier les photos des objectifs, les cartes de la côte ainsi que des modèles réduits des principaux points de résistance répertoriés le long du littoral. De longues heures sont ensuite consacrées aux différents briefings.

Au matin du 15 août, les hommes du *Commander* Bass, sur le *Kaasan Bay*, comme ceux du *Commander* Bringle, sur le *Tulagi*, ou du *Commander* Fell, sur l'*Emperor*, sont prêts à entrer en action et en même temps dans l'histoire…

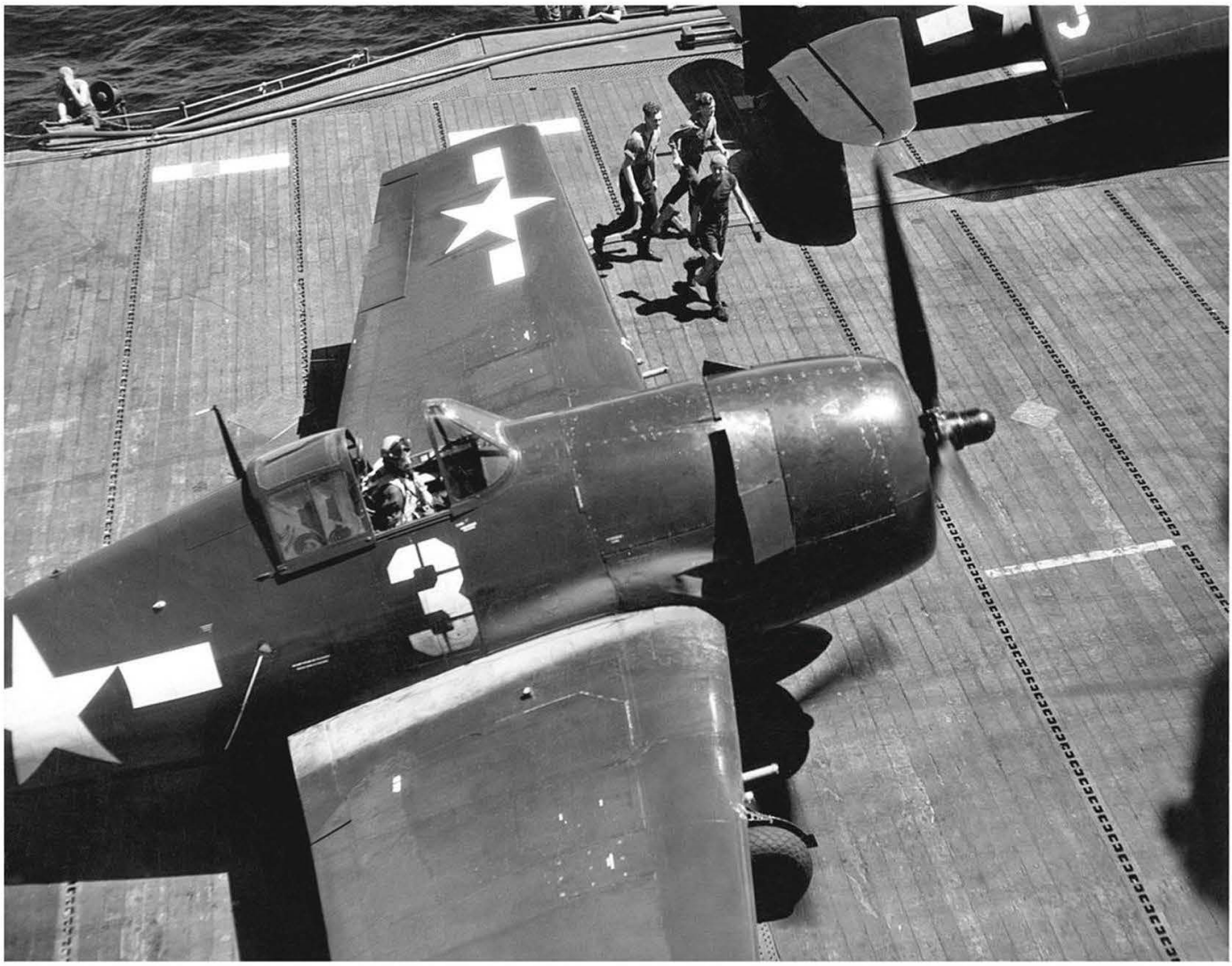
L'AUTRE D-DAY

Les forces aériennes alliées vont fournir un effort soutenu pour couvrir les opérations de débarquement. Si le brouillard gêne les premières phases du déploiement aérien, l'amélioration des conditions climatiques tout au long de la journée du 15 août va finalement permettre aux *MAAF* [1] de faire la démonstration de toute l'entendue de la supériorité aérienne alliée.
La tâche prioritaire dévolue aux aviateurs au cours de cette première phase consiste à attaquer systématiquement les défenses côtières et les points de résistance ennemis sur les plages.

[1] *Mediterranean Allies Air Forces*, auxquelles est rattachée l'aviation embarquée.

[2] L'interdiction n'est pas la seule typologie de mission remplie par les Hellcat. En début de soirée, la VF-74 fournit trois appuis aériens rapprochés dans le secteur de Cannes. Le dernier appareil accrochera le câble à 20h26.

C'est donc pour une mission de cette nature qu'est lancée, à 06h02, la première *Division* du *Kasaan Bay*, emmenée par le *Commander* Bass en personne. Elle attaque à la bombe une position d'artillerie localisée dans le secteur de Saint-Tropez. Les avions engagés dans cette première frappe appontent à 7h26. À cette heure, deux autres *Divisions* ont pris l'air avec des objectifs similaires situés à proximité de Porquerolles. Le dernier appareil regagnera le bord à 08h41.
La seule attrition rapportée jusque-là concerne le *Tulagi*, qui consigne la perte du BuAer 58282, dont le pilote a heurté des ballons de barrage alliés ; le *Lieutenant* Francis Roberts s'en sort indemne mais trempé.



▲ Sur le pont de l'USS *Tulagi*, un Hellcat de la VOF-1. L'angle de la prise de vue permet de mesurer le côté massif et imposant de cet appareil !

En fin de matinée, un dispositif comprenant quatre appareils de la VF-74 et quatre autres de la VOF-1 va effectuer une mission de pénétration à plus de 150 kilomètres des plages. Les Hellcat attaquent à la bombe de 1 000 livres et à la roquette les ponts de Volx, au nord de Manosque. Les pilotes de retour à la mi-journée rapportent avoir atteint l'objectif. Pendant que Volx subit l'assaut de la *Division* du *Lieutenant* Basore, huit autres Hellcat s'attaquent aux infrastructures routières et ferroviaires de Pont de Mirabeau, sur le cours inférieur de la Durance. Le pont et un tunnel sont endommagés par les bombes et les roquettes. Seulement sept « Cats » ont toutefois participé au raid, l'un des avions ayant été obligé de rentrer à cause d'un problème hydraulique. Ce sera pour la VF-74 le seul incident de la matinée.

Quand cette mission se présente à l'appontage vers 14h30, une autre *Division* de la VF-74, catapultée une heure plus tôt, se trouve de nouveau au contact de l'ennemi. La formation mixte de huit appareils, comprenant également des éléments de la VOF-1, a reçu pour consigne de reconnaître la Route Nationale n° 7, à l'est d'Aix-en-Provence, et d'y interdire tout trafic. Un pont sur l'Arc, près de Palette, est d'abord attaqué à la roquette, tandis qu'un convoi de camions est mitraillé un peu plus loin. Quand les avions regagnent le bord vers 15h55, ils croisent deux nouvelles *Divisions* qui se dirigent vers le continent avec des instructions similaires à celles de la formation rentrante. Cependant, outre la RN 7, la voie de chemin de fer contiguë est également prise pour cible. En définitive, plusieurs véhicules sont mitraillés et une locomotive est détruite près de Pourcieux, à quelques kilomètres à l'ouest de Saint-Maximin. Vers 17h45 s'envole enfin la dernière mission d'interdiction de la journée [2], menée encore une fois conjointement avec la VOF-1. La cible demeure cette fameuse RN 7, passage obligé des renforts allemands envoyés dans l'Est varois. Dès l'entrée sur leur zone de patrouille fixée sur l'axe Saint-Maximin–Brignoles, les Hellcat s'acharnent sur la petite gare de Trets, qui est bombardée, et dont les installations sont ensuite « traitées » à la mitrailleuse lourde. Avant de rentrer, les F6F s'en prennent à un nouveau convoi de camions près de Tourves. Ils concluent leur mission en détruisant une locomotive à Brignoles.

◀ Les F6F-5 de l'USS *Tulagi* se préparent à une mission au-dessus de la Provence en août 1944.

En cette première journée d'opérations, l'action des machines de l'*US Navy* le long de la RN 7 a été importante. Elle a contribué à quasiment interrompre le trafic routier sur certaines portions de cette voie de communication vitale et à le perturber significativement dans d'autres secteurs. Les aviateurs embarqués ont frappé d'ouest en est sur près de 100 kilomètres. Dans le même temps, les mouvements sur la voie ferrée voisine se sont trouvés pareillement bloqués. La Wehrmacht sera donc mise dans l'impossibilité d'acheminer rapidement des renforts vers les têtes de pont. Trois jours plus tard, de nouvelles attaques seront conduites par les Hellcat dans le secteur du Luc, de Brignoles et de Saint-Maximin, cette fois contre des troupes allemandes en déroute.

À la fin du mois d'août 1944, le *General* Gordon Saville de l'*Air Force*, au nord de Manosque, enverra ses félicitations au groupe aéronaval pour avoir personnellement compté, le long de la RN 7, entre Vidauban et Pourcieux, 202 carcasses de véhicules allemands divers !
Pour l'heure, aucune perte humaine n'est à déplorer parmi les aviateurs de l'*Admiral* Durgin. Sur le plan matériel, un Hellcat repose au fond de la Méditerranée, et quatre autres, tous de la VOF-1, ont été endommagés par des tirs ennemis et ils doivent subir des réparations.
Du côté britannique, le No. 800 *Squadron* réalise 42 sorties, dont 28 en configuration chasseur-bombardier. Aucun avion ennemi en vol n'est signalé et la réaction de la *Flak* est décrite comme modérée. Un seul appareil, victime d'ennuis mécaniques, est contraint d'apponter sur le *Tulagi* pour réparer. Deux autres, dont les bombes refusent de se détacher, sont détournés vers la Corse afin d'éviter un retour à bord potentiellement risqué.

LA RÉSISTANCE SE DURCIT…

Ce premier jour au-dessus du sud de la France est donc un plein succès pour les *Squadrons* de Hellcat. Toutefois, la chance ne va pas durer, et la VF-74 sera la première victime du raidissement de la défense antiaérienne ennemie.
Sept missions d'interdiction à courte distance sont lancées au cours de la journée du 16. Dans la matinée, quatre de ses F6F patrouillent sur l'axe Marseille–Toulon en attaquant le trafic routier et ferroviaire. Une locomotive est revendiquée comme détruite à La Bouilladisse, près d'Aubagne et d'Auriol. En tout, 6 400 projectiles de calibre .50 et quatre bombes de 500 livres sont utilisés lors de cette sortie.
En début d'après-midi, une seconde *Division* patrouille au nord de la cité phocéenne, le long de la route principale en direction d'Aix-en-Provence. Elle mitraille un train et incendie deux camions. En rentrant à bord du *Kasaan Bay*, les aviateurs vont s'en prendre à des cibles ferroviaires dans le secteur de Hyères. La mission prendra fin à 15h28. Un des appareils engagés étant atteint par les tirs de la *Flak*.
À 14h26, une nouvelle patrouille décolle pour reconnaître le centre Var, depuis Brignoles jusqu'à la côte. Les pilotes mitraillent plusieurs convois circulant sur le réseau ferré à l'ouest de la sous-préfecture du Var. Une position d'artillerie est « traitée » à la roquette près de Méounes. Une nouvelle fois, un appareil est touché par des tirs antiaériens.
Au même moment, une autre *Division* survole l'est des Bouches-du-Rhône. Un tunnel de chemin de fer est tout d'abord attaqué à la bombe près de Pourcieux. Suit une rame de véhicules le long de la RN 7. Les « Cats » finissent leurs munitions sur un train de marchandises à Gardanne. L'un d'eux est sérieusement atteint par des tirs antiaériens et il ne pourra regagner le bord qu'avec de grandes difficultés. Entre-temps, six nouveaux Hellcat ont été catapultés. Ils doivent également survoler à basse altitude l'est des Bouches-du-Rhône et l'extrême Ouest varois, mais selon un axe sud–nord. Leur mission consiste à interdire le trafic ferroviaire, à attaquer les véhicules et à détruire des infrastructures.

▼ Huit pilotes de la VF-74, de gauche à droite, se tenant debout, les *Lieutenants (jg)* Stewart et Dewees, l'*Ensign* Coe et le *Lieutenant* Devito. Accroupis : le *Lieutenant* Roundtree, les *Lieutenants (jg)* McLinn et Finney, et l'*Ensign* Fox.

Les voies sont donc d'abord bombardées. Près de Roquevaire, un train et un tunnel subissent ensuite l'assaut des appareils de la VF-74. Une fois de plus, la *Flak* se manifeste et parvient à toucher sérieusement l'un des chasseurs, qui rentrera à grand-peine.
Lancés vers 16 heures, quatre F6F patrouillent la RN 7 entre Aix et Tourves (selon un protocole désormais bien rodé). Une moto croisée près de Rousset est détruite avant que la route et le chemin de fer ne soient bombardés sur le territoire de la commune de Fuveau. De nouveau, des camions sont incendiés à Palette et à Tourves. Les pilotes appontent vers 18h00. La dernière mission de la journée se voit assigner pour cible principale un tunnel près de Pont de Mirabeau. Déjà attaqué mais visiblement manqué la veille, l'objectif va cette fois être traité et considéré comme endommagé.
26 sorties ont été effectuées par la VF-74 avec des résultats jugés excellents. Toutefois, quatre avions ont provisoirement été mis hors de combat. C'est un sérieux avertissement. Les artilleurs allemands demeurent des adversaires dangereux.
Bien que relativement épargnée, la VOF-1, attaquant un pont routier près d'Orgon, sur le cours inférieur de la Durance, près de Cavaillon, éprouve également cette évidence. Chaudement accueillis, les appareils du *Tulagi* parviennent toutefois à s'en sortir sans casse. 35 sorties sont réalisées sans enregistrer la moindre perte.
Le No. 800 *Squadron* fait mieux en lançant, au cours de la journée, 38 de ses appareils. Mais il y laisse des plumes. Trois Hellcat sont accidentés à l'appontage et un quatrième est perdu en mer ! Touché au-dessus de Marseille lors de l'attaque d'un poste de commandement, le *Sub Lieutenant* « Charlie » Poublon parvient en effet à gagner avec difficulté le large, où il se parachute. Couvert par les hommes de sa patrouille comme lui appartenant à la *Koninklijke Marine* (Marine royale néerlandaises), il est rapidement repêché sain et sauf.
Le lendemain, 17 août 1944, un raid rassemblant huit appareils de la VF-74 et huit autres de la VOF-1 est lancé en milieu de matinée. Cette imposante formation lourdement chargée de bombes et de roquettes s'en prend aux défenses de l'île de Port-Cros, dont les batteries bloquent l'entrée du port de Toulon. La mission sera considérée comme une réussite complète, entraînant, quelques heures plus tard, la reddition de la garnison allemande.
Renvoyée en début d'après-midi sur la RN 7 pour une patrouille entre Aix et Saint-Maximin, une *Division* parvient à incendier quelques véhicules et à attaquer la voie ferrée. L'affaire se déroule au milieu d'un véritable déchaînement de *Flak* légère. Pour la première fois, les Allemands touchent trois appareils sur les quatre engagés. Tous parviennent à rentrer, mais cette montée en puissance des défenses ennemies fait peser de lourdes inquiétudes sur les opérations à venir.
Les vols sont interrompus une bonne partie de l'après-midi à cause d'un important front orageux. Quand la météo redevient plus clémente, deux *Divisions* chargées de patrouiller la RN 7 à l'ouest d'Aix-en-Provence sont catapultées. Arrivés sur la zone, les Américains repèrent bientôt, au nord de Saint-Cannat, un important parc de camions camouflé près de la route. Les pilotes hésitent à attaquer. Ces atermoiements laissent tout le temps aux Allemands de se préparer à les recevoir. Quand les Hellcat se lancent enfin à l'assaut, la *Flak* entre en action. L'avion du *Lieutenant* John Frank est abattu. Quelques minutes plus tard, le *Lieutenant* Robert Johnson est descendu à son tour, alors qu'il mitraille une colonne près de Rognes.

▲ Ci-dessus : Sur le *Tulagi*, les équipes de pont s'activent autour des appareils rentrant de mission.

▲ En haut : Catapultage d'un F6F-5 emportant des bombes.

Franck et Johnson sont portés disparus, présumés morts. Les quelques camions détruits sont peu de chose en comparaison des pertes humaines et matérielles subies par la flottille.
Pendant ce temps, la VOF-1 s'en prend à la gare de Veynes, où plusieurs locomotives ainsi que diverses infrastructures sont détruites. Ce type d'attaque est reproduit à Saint-Maximin et Pourcieux, secteurs dans lesquels plusieurs véhicules sont aussi mitraillés. Deux appareils sont touchés dans les environs de Barjols.
Pour le No. 800 *Squadron*, la journée est moins mouvementée : aux côtés de la VOF-1, les Britanniques s'acharnent en effet, sans subir de perte, sur les fortifications de Port-Cros.

Le jour suivant, l'aviation embarquée poursuit ses reconnaissances le long de la Durance ainsi que les missions d'interdiction au-dessus des Basses-Alpes. Dans la matinée, une formation de la VF-74 attaque le pont de la Brillane. Ce dernier, solidement construit, ne sera qu'endommagé par les bombes américaines. En revanche, des véhicules sont repérés et incendiés à l'est de Manosque par les Hellcat regagnant le *Kasaan Bay*. Quand les sept appareils appontent à 12h50, deux autres *Divisions*, accompagnées de deux chasseurs supplémentaires appartenant à la VOF-1, ont pris le relais et survolent la rive gauche de la Durance. Ils vont détruire, à proximité de Saintes-Tulle, une rame de 22 véhicules.

En début d'après-midi, quatre Hellcat s'acharnent sur le pont en pierres de la Brillane, sans plus de succès que le matin. Les chasseurs-bombardiers vont se venger sur une petite colonne motorisée repérée à proximité d'Oraison.

La dernière mission de la journée regagne le *Kasaan Bay* après avoir bombardé la voie de chemin de fer près de Fuveau et détruit quatre nouveaux camions à Rousset. La *Flak* réagit violemment à ces attaques, endommageant assez sérieusement un des F6F.

De son côté, la VOF-1 a réédité la mission de la veille en parachevant les destructions déjà occasionnées à la gare de Veynes et en mitraillant le trafic routier. De concert avec les appareils du *Kasaan Bay*, elle patrouille également pour la première fois l'ouest et le nord de sa zone d'opérations en poussant une reconnaissance jusqu'à Carcassonne et Montélimar. La journée se passe relativement tranquillement pour ceux du HMS *Emperor*, qui enchaînent des missions de couverture et de reconnaissance.

Le 19 août, quatre reconnaissances armées à longue distance sont lancées. Tôt dans la matinée, deux *Divisions* remontent la vallée du Rhône. Elles attaquent le trafic routier à Vivier et près de Saint-Rambert D'Albon. Deux trains sont stoppés à Montélimar et à Livron. Enfin, un Junkers Ju 88 du I./KG 26 est repéré à basse altitude dans la région de Valence et abattu. L'homologation est attribuée conjointement aux quatre pilotes ayant participé à l'action.

À 16h50, deux nouvelles *Divisions* sont catapultées pour une reconnaissance sur le Massif central. Dans la région d'Issoire, les Américains croisent la route d'un bombardier ennemi, qu'ils identifient bientôt comme étant un Dornier Do 217. Les Hellcat passent à l'attaque par sections. Toutefois, le pilote allemand, le *Feldwebel* Heinz Krag, est habile et son équipage courageux. Pendant que Krag se lance dans une série de manœuvres évasives, les mitrailleurs du Dornier ripostent aux rafales des Hellcat. Les deux premières sections, tirant de trop loin, échouent. Les appareils suivants ne rééditent pas l'erreur de leurs prédécesseurs. Ils attendent d'être à bonne distance pour ouvrir le feu. Leur première rafale fait voler en éclats le nez bulbeux du bombardier, tuant ou blessant l'équipage. Le Do 217 de la KG 100 part en vrille avant de s'écraser au fond d'une vallée. La mission se poursuit sans temps mort, et deux trains sont encore attaqués, l'un à Clermont-Ferrand et l'autre à Saint-Germain.

Les autres *Squadrons* ne sont pas en reste : la VOF-1 lance deux *Divisions* conduites par le *Lieutenant Commander* John Sandor et le *Lieutenant* David Crockett. La mission des huit Hellcat consiste à reconnaître la vallée du Rhône. À l'instar de leurs collègues de la VF-74, qui ont pris l'air dix minutes plus tôt, les hommes partis de l'USS *Tulagi* vont également affronter l'aviation allemande. La rencontre se produit peu après 18h00 au nord de Vienne. Deux He 111 de la KG 26 volant bas en direction du sud sont repérés. Aussitôt, les quatre F6F de la *Division* de Sandor passent à l'attaque tandis que les autres machines demeurent en couverture. Les deux bombardiers, qui ont vu les chasseurs fondre sur eux, se séparent. L'un poursuit son chemin en direction du sud,

▼ L'ambiance est la bonne, mais ce cliché montre en réalité l'entraînement des pilotes de la VF-74 avec des F6F-3.

alors que l'autre effectue un virage à 180° et met le cap au nord. Le *Lieutenant (jg)* René Poucel et l'*Ensign* Alfred Wood le prennent en chasse. Poucel effectue une première passe ; Wood achève le Heinkel d'une longue rafale. En parallèle, Sandor règle son compte au deuxième bombardier.

Ayant repris de l'altitude, Wood repère, quelques minutes plus tard, un troisième Heinkel qui remonte la vallée du Rhône en direction de Lyon. Piquant dans la queue du bimoteur, il ouvre le feu à très courte distance, incendiant immédiatement ses réservoirs d'aile et entraînant, quelques secondes plus tard, son explosion en plein vol. Sur le chemin du retour, Wood et Poucel *straffent* le terrain de Montélimar, détruisant au sol un Junkers Ju 88.

La *Fleet Air Arm* n'est pas inactive. Avant de regagner la Maddalena pour deux jours de relâche et de réparations, le HMS *Emperor* lance, en fin d'après-midi, quatre Hellcat avec pour tâche de trouver et de détruire une *Panzer-Kompanie* repérée sur la rive droite du Rhône. Seize chars d'assaut constituant un gros morceau, même pour des chats affamés, la mission est effectuée de concert avec quatre Wildcat *Mk. VI* du HMS *Pursuer*. Les appareils sont abondamment pourvus de bombes de 500 livres et de roquettes. Les éléments de la 11. *Panzer-Division* ne pouvant être localisés, les « cats » s'attaquent à des trains et, au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône, à deux patrouilleurs de la *Kriegsmarine*. L'un est coulé, l'autre désemparé.

Le 19 août 1944 a été un jour faste pour la chasse embarquée alliée. Le 20, en revanche, va se révéler être la pire journée de la campagne. Dans la matinée, huit appareils sont envoyés reconnaître la région de Saint-Étienne. Ils y revendiquent six locomotives, ainsi qu'un train et plusieurs camions. Les Hellcat appontent à 10h00 après un vol de 3h30. Deux autres *Divisions* ont été lancées peu après 9h30 en vue d'attaquer le trafic ferroviaire transitant entre Toulouse et la vallée du Rhône.

La veille, l'USAAF a perdu quatre P-38 du 1st *Fighter Group* et trois autres du 14th dans des missions similaires. Un premier train chargé de véhicules blindés est attaqué par les hommes de la VF-74 près de Montpellier. Poussant vers l'ouest, ils font subir le même sort à deux autres convois chargés de camions. Cependant, l'avion du *Lieutenant* Arbukle, touché au cours de l'une de ces attaques, s'écrase près de Balaruc-les-Bains. Un peu plus tard, dans la région de Perpignan, le F6F de l'*Ensign* Hulland est également touché ; le pilote parvient à se rapprocher de la frontière avant de se parachuter. Sain et sauf, il réussira à échapper aux recherches de l'Occupant et à se cacher du côté espagnol. Deux autres appareils sont sévèrement endommagés lors d'un dernier mitraillage entrepris à Villefranche-de-Lauragais. Ils pourront néanmoins regagner leur porte-avions.

La journée est pourtant encore loin d'être terminée. Vers 13h00, le *Commander* Bass décolle à la tête de sept Hellcat pour mener une reconnaissance armée au-dessus de la vallée du Rhône. La mission débute sous de bons auspices, puisqu'une douzaine de locomotives et une rame de véhicules sont mitraillées à Alès. Une autre motrice à vapeur est un peu plus tard prise pour cible en gare d'Aubenas. Les Américains bombardent aussi un pont routier au Puy. C'est donc une mission parfaitement réussie, jusqu'à ce que la formation vienne à survoler le petit village de Saint-Bonnet-le-Froid.

Leo Horachek, revenu sur place bien des années plus tard, a pu à cette occasion partager ses souvenirs : « Les deux *Divisions* venaient tout juste de se séparer. Je suivais Harry (le *Commander* Bass) quand, tout à coup, je l'ai vu s'engager en piqué. Nous survolions alors un petit village, et je me souviens avoir aperçu un side-car quittant la localité. Je pense qu'Harry l'a aussi vu et qu'il a voulu l'identifier. Quelqu'un a-t-il ouvert le feu ? Je ne pourrais le dire ; en revanche, ce que je sais, c'est que Harry n'a jamais pu redresser et que son avion a percuté le sol puis a explosé.

▲ Le départ en mission est imminent !

J'ai fait plusieurs passages, mais je n'ai pu noter aucun signe de vie dans la zone du crash. Harry a dû être tué sur le coup, il n'avait aucune chance. J'ai pris le commandement, et nous avons quitté le secteur. Nous volions à très basse altitude, et Clency a accroché des câbles électriques près d'Annonay. Avec un avion endommagé, il n'était plus question pour nous d'essayer d'apponter. Nous nous sommes donc posés sur une piste de secours près de Saint-Raphaël [3]. Harry Brinkley Bass était un excellent officier, respectueux de la personnalité de chacun. Je me souviens de lui comme d'un vrai leader [4]. »

Six autres Hellcat sont catapultés en fin d'après-midi pour frapper Alès. Obligés d'évoluer au milieu d'averses orageuses, ils parviennent à mitrailler un train puis des véhicules dans les environs de Saint-Gilles, à quelques kilomètres d'Arles. Au cours de cette action, un autre appareil est atteint par des tirs antiaériens.

C'est également une journée difficile pour les hommes du *Commander* Bringle. En mission de réglage d'artillerie en début de matinée au profit du croiseur USS *Quincy*, au large de Saint-Mandrier, le chasseur de l'*Ensign* Thompson est atteint. Un projectile ennemi ayant pratiquement détruit son pare-brise, le pilote parvient néanmoins à regagner le bord.

Deux heures plus tard, réglant dans un secteur voisin le tir du cuirassé *Lorraine*, le *Lieutenant* Crockett n'a pas cette chance et doit se parachuter. Capturé, il sera libéré une semaine plus tard par l'avance alliée.

Désormais, au-dessus de la vallée du Rhône ou dans les alentours de Toulon, les rapports font systématiquement état d'une *Flak* dense et précise. En réponse, les aviateurs du *Tulagi* emploient une arme inattendue, dont ils disposent en grande quantité. Il s'agit de la charge de profondeur *Mk. 54* de 350 livres, dont l'effet de souffle sur terre est souvent dévastateur.

Dans l'après-midi, des missions offensives sont conduites jusqu'en périphéries de Lyon et Toulouse. Quatre avions sont endommagés, tandis que le BuAer 58300 du *Lieutenant* James Alston est abattu à proximité de Pennautier, dans l'Aude. Indemne, le pilote pourra rejoindre son unité quelques jours plus tard.

Ainsi, en cette seule journée du 20 août 1944, un tiers du parc aérien embarqué de l'*US Navy* se trouve définitivement ou temporairement hors de combat.

Les missions du lendemain sont contrariées par une météo particulièrement mauvaise, au point d'entraîner l'annulation de certaines attaques. À l'aube, deux *Divisions* de la VF-74 remontent le cours du Rhône, puis virent vers l'ouest pour survoler l'Aude avant de gagner la région toulousaine et de revenir par Narbonne en suivant la voie de chemin de fer. Un pont est bombardé sans succès au moyen de *Mk. 54* promues, sans doute un peu rapidement, à usage universel. Plusieurs véhicules sont incendiés tout au long du périple entrepris par les F6F. En début d'après-midi, une nouvelle reconnaissance diligentée au-dessus du Gard permet aux quatre chasseurs engagés de revendiquer plusieurs camions à Uzès et Bagnols. Les pilotes signalent par ailleurs de fortes concentrations de véhicules remontant vers le nord. Une nouvelle mission visant ces mouvements de troupes est lancée sur-le-champ.

Deux *Divisions* de la VOF-1 sont alors occupées à « réguler » le trafic routier en périphérie d'Arles quand la Luftwaffe refait une apparition. Victimes de la *Flak* et momentanément séparés de leur formation, le *Lieutenant (jg)* Edward Olsewski et l'*Ensign* Richard « Bud » Yentzer tombent inopinément sur trois Ju 52 volant vers le sud, à basse altitude. Les Américains se lancent à la poursuite des gros trimoteurs. Le résultat est prévisible : Olsewski obtient l'homologation de deux « Tantes Ju », Yentzer du troisième. Ils ramènent toutefois à bord du *Tulagi* des appareils très endommagés sous l'effet conjugué de la DCA et des mitrailleurs allemands qui se sont défendus avec acharnement.

Au fil de la journée, les avions du *Kasaan Bay* continuent de harceler des Allemands en déroute au nord-est d'Uzès. Outre les bombes de 500 livres et les munitions de 12,7 mm, 24 roquettes sont tirées. Deux colonnes seront considérées comme anéanties ; un Hellcat est cependant atteint par la défense antiaérienne. Le pilote parvient à rentrer. Agissant plus au sud, en périphérie

[3] À Roquebrune-sur-Argens précisément.

[4] Le *Lieutenant* Harry Bassore, officier exécutif de la VF-74, en devient commandant par intérim, en remplacement de Bass.

de Nîmes, puis au-dessus du delta du Rhône, les hommes du *Commander* Bringles auront moins de chance. C'est d'abord l'*Ensign* Denison qui récolte, sans plus de conséquence, un obus de 20 mm dans l'un des cylindres de son Pratt and Whitney. Au cours du même engagement, le BuAer 58263 est en revanche bien plus gravement touché, obligeant le *Lieutenant* Coynes à se parachuter. Cette évacuation réalisée trop près du sol (à moins de 300 mètres selon les témoins) lui est fatale.

En fin d'après-midi, une sortie conjointe est réalisée. Les chasseurs quittent les porte-avions du TG 88.2 vers 17h00. Moins d'une demi-heure plus tard, ils mitraillent des véhicules surpris dans la région de Sénas. Le dispositif vire ensuite vers l'ouest pour bombarder la route nationale au nord de Nîmes avant de s'en prendre à un train. Arrivées au-dessus du Rhône, les machines de la VF-74 prennent de l'altitude pour assurer la couverture haute de leurs camarades de la VOF-1. Ces derniers se consacrent aux objectifs d'opportunité rencontrés. C'est ainsi qu'ils endommagent une barge, rapportent être parvenus à toucher un pont près d'Arles et avoir finalement stoppé un convoi ferroviaire à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Quand la *Division* apponte sur le CVE-69, les pilotes constatent que les vols ne sont pas terminés. Il faut en effet attendre 20h28 pour voir la dernière force d'attaque, composée de six Grumman du *Kaasan Bay* et de deux autres du *Tulagi*, regagner le bord.

Le *Task Group* quitte les côtes françaises pour la Sardaigne dans la soirée. Il rejoint le port de Maddalena pour y être réapprovisionné, tandis que les matériels sont révisés. En cinq jours de combats intensifs, la soixantaine d'aviateurs servant sous les ordres de l'*Admiral* Durgin a perdu sept des siens. Les autres sont épuisés ; aussi, la perspective de quarante-huit heures de repos loin de la zone des combats est-elle appréciée à sa juste valeur. Au loin, ils croisent la route du HMS *Emperor* qui gagne les premières lignes.

LE PRIX DU SANG

Les Hellcat de la Royal Navy sont opérationnels dès le 21 août. Alors que le *Task Group* 88.1 croise au large de Marseille, une première reconnaissance armée, intégralement néerlandaise, est lancée au-dessus de la vallée du Rhône. La réaction de la *Flak* est virulente, au point de toucher l'un des appareils, que le *Sub Lieutenant* Greve parvient à poser sans trop de casse dans le lit même du fleuve ! Essayant d'approcher du naufragé, un petit patrouilleur allemand est « neutralisé ». La reconnaissance a cependant été fructueuse en ce qu'elle indique de puissantes colonnes ennemies en mouvement. Le reste de la journée est donc consacré à « matraquer » les Allemands qui retraitent vers le nord. 36 sorties sont réalisées et des dizaines de véhicules détruits. Seule l'obscurité met un terme à l'hécatombe.

Le lendemain, l'escadre britannique gagne le golfe du Lion. Les pilotes du *Commander* Fell se consacrent au Roussillon, au Lauragais et aux Corbières. Les 22 et 23, ce ne sont pas moins de cinq Hellcat qui sont perdus. Deux pilotes sont tués. Il s'agit du *Lieutenant* Rodgers, qui ne parvient pas à redresser son monomoteur après un *straffing*, et du *Petty Officier* McLean, qui disparaît en mer, son avion s'étant engagé en piqué avant de percuter les flots, sans raison apparente. Les trois autres accidents concernent deux appareils endommagés et abandonnés par leur pilote au-dessus de la Méditerranée, et un appontage raté. Au soir du 23, après huit jours d'opérations, le No. 800 *Squadron* quitte définitivement la zone des combats. Le 15 août, l'unité disposait de 23 chasseurs opérationnels et de quatre tenus en réserve à Casabianda. Quand l'*Emperor* regagne la Maddalena, à peine 10 Grumman demeurent en état de prendre l'air. Quatre supplémentaires, bien qu'endommagés, pourront être réparés.

Le 24 août au matin, le groupe aéronaval anglo-américain, de retour au large de Marseille, prend la relève. Une première reconnaissance est lancée à l'aube. La *Division* remonte la rive gauche du Rhône en mitraillant des véhicules à Bagnols, Lussan et Ardoise.

▼ Appontage un peu chaotique sur le *Kasaan Bay* !

Au retour, un train est bombardé près de Nîmes. Cependant, les quatre appareils vont être atteints plus ou moins sérieusement par des tirs d'armes légères. Même en pleine retraite, les Allemands continuent à se défendre avec acharnement.

Dans l'après-midi, quatre Hellcat sont catapultés. Ils se joignent à une formation de la VOF-1. Le dispositif remonte une nouvelle fois la vallée du Rhône en suivant le tracé de la RN 7. Les chasseurs de l'*US Navy* localisent au sud de Montélimar des centaines de véhicules de toute nature fuyant vers le nord. Passant aussitôt à l'attaque, les F6F revendiquent plus de cent camions détruits. Un train subit le même sort. Au final, cette sortie sera considérée comme une réussite majeure de l'aviation tactique alliée.

Le jour suivant, une *Division* effectue encore une longue reconnaissance au-dessus du Languedoc, sur les contreforts des Cévennes et jusqu'en Périgord. C'est ainsi que les villes de Montpellier, Millau, Rodez, Figeac, Villefranche-de-Rouergue, Albi, Castre et Narbonne sont survolées. Les résultats de ce périple seront en réalité très limités. Visiblement, la Wehrmacht a déjà déserté le secteur ! Cela n'empêche pas les aviateurs de multiplier les vols, deux appareils étant endommagés, dont un qui finira au fond de l'eau (le pilote sera récupéré).

La météo ne cesse de se détériorer pendant la nuit, et le lendemain, 26 août, de violentes pluies orageuses limitent nettement l'activité de l'aviation tactique alliée. Quatre reconnaissances armées sont toutefois entreprises en vallée du Rhône et sur le Massif central.

En dépit d'une visibilité médiocre, une formation regroupant seize appareils des VOF-1 et VF-74 prend son envol tôt dans la matinée. Les conditions atmosphériques ne s'améliorent pas, mais, malgré un plafond très bas, la mission se poursuit, pour le malheur de quelques véhicules adverses surpris au sud de Saint-Étienne et d'un train circulant près du Puy.

En milieu d'après-midi, une nouvelle sortie conjointe est opérée. La VF-74 aligne pour l'occasion huit appareils, tandis que l'autre *Squadron* en fournit dix. Cet important dispositif anéantit dans la région de Baix une rame de camions, après avoir bombardé un pont et bloqué la route. Trois avions du *Kasaan Bay* sont néanmoins atteints par des tirs. Ils rentreront, hormis celui du *Lieutenant (jg)* Harold Brown, qui se posera sur l'eau. Le pilote sera rapidement récupéré par le USS *Niblack* (DD-424). Brown, leader du détachement de chasse de nuit basé en Corse (VF-74 (N)), avait été appelé en renfort avec certains de ses hommes pour combler les pertes des deux formations « diurnes » durement éprouvées.

La météo cataclysmique empêche tout décollage au cours du 27, sauf un réglage d'artillerie effectué par la VOF-1 dans la région de Marseille

Le lendemain, le temps autorise la reprise des vols. Dès l'aube, des reconnaissances lancées au-dessus de la vallée du Rhône attaquent le trafic rencontré sur la RN 7, qui est elle même bombardée à Chasse-sur-Rhône. Fort des observations du matin, sept « Fox Six » accomplissent en début d'après-midi des *straffings* à Chateaubourg, Saint-Martin-de-Cornas et Montigny, au nord de Givors. Deux chasseurs sont atteints par des tirs d'armes légères.

[5] Nonobstant l'action du No. 800 *Squadron* britannique.

La vallée du Rhône est de nouveau survolée le jour suivant. Les Hellcat de la VF-74 détruisent à cette occasion un convoi près de Valence. D'autres véhicules sont incendiés à Chateaubourg, tandis qu'un train est stoppé à quelques kilomètres du Pouzin.

Désormais, plusieurs groupes de chasseurs-bombardiers sont opérationnels depuis les terrains du Var et des Alpes-de-Haute-Provence. Ceux de la basse vallée du Rhône ne vont pas tarder à être déclarés opérationnels. La présence d'un groupe aéronaval ne présente dès lors plus d'intérêt. Dans la soirée, le TG 88.1 quitte définitivement les côtes provençales.

En treize jours d'opérations, la VF-74 a effectué 432 sorties pour un total de 1 032 heures de vol de guerre. L'unité revendique la mise hors de combat de plus de 500 véhicules, ainsi que d'une cinquantaine de convois

▼ Un *Mk. I* du No. 804 *Squadron* est armé avant une sortie au-dessus de la Grèce en septembre 1944.

Grumman Hellcat *Mk. I*
No. 800 *Squadron*
HMS *Emperor* (D98), août 1944
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

1 Roquette (britannique) RP-3 de 3 Inch
2 Roquette (américaine) de 3,5 Inch
3 Roquette (américaine) HVAR de 5 Inch
4 Charge de profondeur (américaine) *Mk. 54* Model 1 de 350 livres
5 Bombe (américaine) GP-AN *Mk. 64* de 500 livres
6 Bombe (américaine) GP-AN *Mk. 65* de 1 000 livres

ferroviaires, parmi lesquels un train chargé de véhicules blindés. De nombreux ouvrages d'art ont également été attaqués, ainsi que des routes et des voies de chemin de fer, le tout dans la profondeur du dispositif ennemi, soit jusqu'à 450 kilomètres à l'intérieur des terres. La VOF-1 fait état de scores sensiblement analogues.

Ces chiffres sont à rapprocher des statistiques de l'ensemble des *MAAF* mentionnant la destruction de 2 700 véhicules pendant la même période. Les deux unités de F6F de la *Navy* [5], représentant à peine 3 % des chasseurs et des chasseurs-bombardiers engagés en Provence, peuvent donc se targuer du tiers des destructions causées aux forces allemandes. Elles détiennent également le record des victoires aériennes remportées par un seul type d'appareil, avec huit succès homologués à leur actif contre trois pour les P-38, P-47 et autres P-51. Ayant entamé les opérations avec 75 Hellcat, les Alliés déplorent la perte au combat de 24 d'entre eux, soit un *Squadron* sur trois virtuellement rayé des contrôles ; huit de leurs pilotes ayant été tués à l'ennemi. Souvent dispersés au sein d'autres unités, les survivants seront pour la plupart envoyés dans le Pacifique.

Pourtant, avant de retourner dans l'hémisphère Sud, le Hellcat n'en a pas tout à fait terminé avec l'Europe. Au nord, le No. 1847 *Squadron* de la FAA, basé près de Londonderry, en Ulster, continue jusqu'au bout de surveiller les *Western Approaches*. Le No. 1840, affecté sur l'*Illustrious*, participe à plusieurs opérations au large de la Norvège avant d'être rééquipé avec des *Mk. II* (F6F-5) et de partir pour le Pacifique. Au sud, le HMS *Emperor*, qui embarque toujours le No. 800 *Squadron*, est envoyé en Méditerranée Orientale pour soutenir la libération de la Grèce et assister incidemment aux prémices d'une guerre civile opposant les communistes aux autres factions de la résistance locale.

Il est engagé, avec cinq autres CVE (les HMS *Khedive*, *Searcher*, *Hunter*, *Stalker* et *Pursuer*), dans les opérations « Outing I » et « Outing II » en septembre, dans le Dodécaèdre, puis « Manna », au large de l'Attique, le mois suivant. Les Hellcat du No. 800 réalisent en tout 455 sorties, essentiellement des attaques visant les chemins de fer et le cabotage. C'est le dernier baroud des vieux *Mk. I*. L'*Emperor* regagne l'Irlande du Nord en novembre 1944 pour une période d'entretien qui permet la transformation des pilotes sur les nouveaux *Mk. II*. La prochaine destination de ces vétérans sera l'océan Indien. ■

Grumman Hellcat *Mk. I*
No. 800 *Squadron*
HMS *Emperor* (D98), août 1944
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

LE BOUCLIER ET LE FER DE LANCE 5

Après cet intermède européen, revenons sur le théâtre d'opérations du Pacifique. Nous y avions laissé des Hellcat maîtres du ciel après la déroute subie par l'ennemi lors de la première bataille de la mer des Philippines, tandis que les *Marines* peinaient à s'emparer d'îlots devant servir de base à la future offensive aérienne stratégique contre le Japon métropolitain.

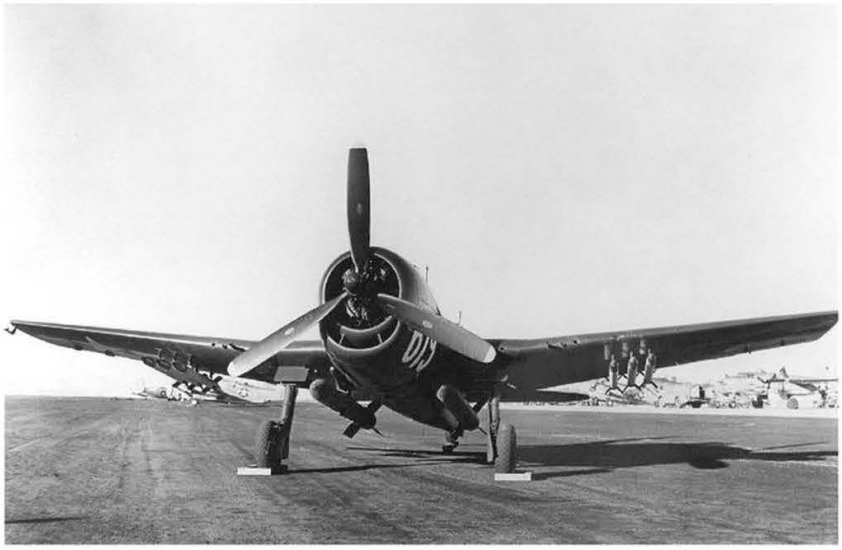
Sous ces latitudes, les F6F-5, uniformément peints en bleu, commencent à remplacer les F-3. Ces « vieux soldats » auront cependant la vie dure, et quelques-uns de ces appareils seront toujours en première ligne tandis que les Japonais signeront leur capitulation à bord du cuirassé *Missouri*.

L'ÉTÉ MEURTRIER

En fait, toute opposition n'a pas complètement cessé dans les Mariannes ; c'est ce qu'éprouve la VF-15, surprise le 23 juin 1944 au-dessus d'Orote par 18 monomoteurs. Deux Hellcat sont abattus, mais 14 Zeke sont revendiqués en contrepartie. Ces renforts étant vraisemblablement acheminés depuis Iwo Jima, un nouveau « rappel » s'impose : il est administré par le TG 58.1, aux ordres du *Rear Admiral* Joseph « Jocko » Clark. Ayant commandé en 1932 une attaque simulée (victorieuse !) sur les défenses de Pearl Harbor, Clark est l'homme de la situation et, avec Sherman et Durgin, l'un des meilleurs tacticiens du moment.

Les défenses d'Iwo Jima, renforcées par le transfert d'unités de la *Yokosuka Kōkūtai*, regroupent, le 24 juin 1944, plus de 120 appareils, dont une majorité de chasseurs et quelques patrouilleurs. C'est à l'un de ces derniers que revient le mérite d'avoir repéré le premier les porte-avions. Les défenseurs réagissent avec promptitude et détermination en se portant aussitôt au-devant de l'escadre américaine, de sorte

que les deux formations, chacune en route vers sa cible, se croisent en plein vol. Les F6F escortant les SB2C et les TBF se délestent rapidement de leurs bombes de 500 livres et engagent les appareils ennemis. En tout, 51 Hellcat des VF-1, 2 et 50 s'opposent à une soixantaine de chasseurs accompagnant une vingtaine de bombardiers nippons.
Encore une fois, le combat est à sens unique. Après s'être débarrassés des appareils en vol, les Hellcat mitraillent leurs bases de départ avec des résultats dévastateurs. Une vingtaine de vénérables torpilleurs « Kate » ayant pu se faufiler jusqu'en vue des « *Flat Tops* » de Clark sont impitoyablement massacrés par les CAP du *Hornet* constituées pour partie avec les chasseurs de nuit de la VF(N)-76. Au final, les pilotes du TG 58.1 revendiquent plus de cent victoires, dont une bonne moitié confirmée ultérieurement par les états de pertes tenus par leurs adversaires. Ce succès est obtenu au prix de... six F6F-3 descendus !
Une nouvelle attaque est conduite quinze jours plus tard contre les mêmes objectifs, mais avec cette fois le renfort du TG 58.2 du *Rear Admiral* Ralph Davidson. Ces deux jours de raids n'ont rien d'exceptionnels, si ce n'est qu'ils signent le baptême du feu de l'USS *Franklin* (CV-13) et du F6F-5 (au sein de la VF-13). Sur le front des résultats, 70 victoires sont revendiquées, un destroyer et un cargo étant aussi coulés par des « Cats ». Ceux-ci opèrent désormais systématiquement en configuration chasseur-bombardier, emportant toute une gamme de bombes et de roquettes.
Entamée quelques jours après le débarquement en Normandie, la conquête des Mariannes s'achève au moment où, à l'autre bout du monde, commencent les opérations en Provence. La chasse embarquée américaine fait, au titre de cette seule campagne, état de 917 victoires aériennes et de presque autant de destructions au sol. Avec la perte de près de 70 machines, le « *Ratio Kill* » du F6F s'établit alors à 14 pour 1. Cependant, les interventions réalisées à basse altitude se révèlent particulièrement risquées du fait de la DCA, qui devient la hantise des pilotes. Elle ne sera éclipsée en partie qu'avec l'apparition d'une nouvelle menace encore plus terrible : les *Kamikazes*, qui ne vont pas tarder à se manifester au large des Philippines.



Hellcat équipé de *High Velocity Aircraft Rockets* (HVAR) de 127 mm. Aussi surnommées « Holy Moses », ces projectiles étaient utilisés aussi bien contre des cibles terrestres que contre des navires.

LES CHEMINEMENTS DU RETOUR

Le 2 août 1944, au méthodique Raymond Spruance succède le fougueux William Halsey, la 5th *Fleet* devenant à l'occasion de ce changement d'état-major la 3rd *Fleet*. Dans la foulée, la TF-58 devient TF-38 ; le *Vice Admiral* Mark Mitscher en conserve provisoirement les rênes, le temps de former son successeur, le *Vice Admiral* John McCain, qui est temporairement placé à la tête du TG 38.1. La passation de pouvoir effective interviendra finalement en novembre. Les chefs des autres *Task Groups* sont également renouvelés, et leurs prédécesseurs envoyés au repos.
Si l'objectif affiché de la stratégie américaine est désormais la conquête des Philippines, prévue pour la fin de l'année, il importe aussi de sécuriser les positions nouvellement acquises dans le Pacifique central. Les opérations lancées dans l'archipel des Moluques, au sud, et dans celui des Palaos, à l'est, n'ont d'autre objet que de priver les Japonais de tout point d'appui dans la région.

Hellcat de la VF-12 se préparant à quitter le pont de l'USS *Randolph* (CV-15).

Un F6F-3 de la VF-16 prêt à être lancé depuis le *Lexington* durant l'été 1944. Au second plan, le puissant cuirassé USS *North Carolina* (BB-55).

À la mi-septembre, la 3rd *Fleet* fait donc d'abord porter ses efforts sur le secteur des Palaos, dans les Carolines occidentales, en débarquant à Peleliu (opération « Stalemate II »). Malgré le soutien des Super-*Dreadnoughts* du *Rear Admiral* James Oldendorf, fantômes renfloués de Pearl Harbor, et des avions du TG 38.1, les *Marines* de la 1st *Division* et les fantassins de la 81st *Infantry Division* bataillent pour s'emparer de l'îlot et de sa piste d'atterrissage stratégique.

Conquis au bout d'une semaine et remis en état, ce terrain va accueillir les Corsair des VMF-114 et 121 (MAG-11) ayant décollé du *Lexington* ainsi que les F6F-3 N de la VMF(N)-541 amenés par l'USS *Wasp* (CV-18). Ces forces, sans considération particulière pour leur spécialité initiale, vont conduire jusqu'à l'écrasement de la résistance nippone une « sale » guerre à base de napalm, de « rockets » et de bombes de 1 000 livres. À certains moments, les lignes ennemies se trouvent si proches de l'aérodrome à partir duquel opèrent les aviateurs, que ceux-ci n'ont même pas le temps de rentrer leur train d'atterrissage avant de bombarder et que des éclats de leurs propres projectiles retombent sur leur cantonnement de fortune. Une mission dure, dans ces conditions, moins de cinq minutes. Cependant, les Japonais résistent avec l'énergie du désespoir, et si la conquête peut être jugée effective dans les premiers jours d'octobre, il faut attendre le 25 novembre pour voir la résistance disparaître (presque) totalement ; une section ne rendant finalement les armes que vingt mois plus tard ! Heureusement pour les Américains, la conquête quasi simultanée de Morotai et d'Ulithi se réalise dans de meilleures conditions et pour un coût bien moindre en termes de vies humaines. Les Hellcat ne rencontrant pratiquement aucune opposition en l'air, ils se concentreront sur les missions d'appui aérien rapproché (CAS pour *Close Air Support*). Si les Alliés ne peuvent s'assurer complètement de Morotai avant le printemps 1945 – le dernier soldat de l'Empire du Japon n'acceptant de se rendre que 29 ans plus tard ! –, la conquête d'Ulithi offre en revanche, du fait de son magnifique lagon, une base arrière idéale pour de futures opérations navales et aériennes.

Alors même que l'*US Navy* s'engage dans cette stratégie périphérique, les premiers coups sont portés à la puissance ennemie aux Philippines. Les F6F vont trouver ici à s'expliquer longuement avec des appareils de l'Armée et non plus seulement de la Marine impériale, pour des résultats assez similaires.

Le 9 septembre 1944, la TF-38 frappe les aérodromes de la région de Mindanao qui, deux jours durant, subissent les assauts répétés des F6F-5. Plus de cinquante destructions au sol sont rapportées, cependant que le total des victoires aériennes est plutôt maigre, puisque seulement quatre avions sont portés au crédit de la VF-15 : deux bimoteurs Ki.57 « Topsy » et deux « Val » ou plus probablement des Ki.51 « Sonia ». C'est cependant contre la navigation ennemie que cette unité se distingue le plus nettement, en participant à la destruction d'au moins 18 navires de commerce, contre lesquels les roquettes HVAR [1] de 127 mm se révèlent d'une efficacité redoutable.

Les jours suivants, les raids touchent l'intérieur de l'archipel, en particulier Leyte, Visayas et Cebu. Le ménage entrepris s'avère fructueux. À l'issue d'un combat survenu le 12 septembre au-dessus du terrain de Negros, qui est le repaire de la 201e *Kōkūtai*, la VF-2 réclame le bénéfice de seize homologations, le *Lieutenant (jg)* Charles Spliter engrangeant à lui tout seul quatre d'entre elles.

[1] *High-Velocity Aircraft Rocket.*

1 Catapultage d'une *Division* de F6F-3 de la VF-16 depuis le *Lexington* en 1944. L'avion numéro 7 est celui du *Commander* Paul Buie. Il portera son score final à neuf victoires.

2 Le *Lieutenant* William Moseley de la VF-1 décolle du *Yortown* II durant l'été 1944.

3 Moins connue que son homologue allemande, et moins efficace car moins concentrée, la DCA japonaise devient, au fil des années, un adversaire de plus en plus coriace pour les chasseurs-bombardiers de la *Navy*. Ici une batterie surprise par l'objectif d'un F6F-5P !

4 Pièce antiaérienne de 120 mm Type 10 d'une portée de 8 500 mètres et d'une cadence de tir de 12 coups par minute.

5 Affût double de 25 mm Type 96. Dérivé du modèle Hotchkiss, ce canon très répandu (33 000 exemplaires) avait une portée théorique de 6 800 mètres et une cadence de tir de 110 coups par minute.

Grumman F6F-3
VF-44
USS *Langley* (CVL-27), novembre 1944
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

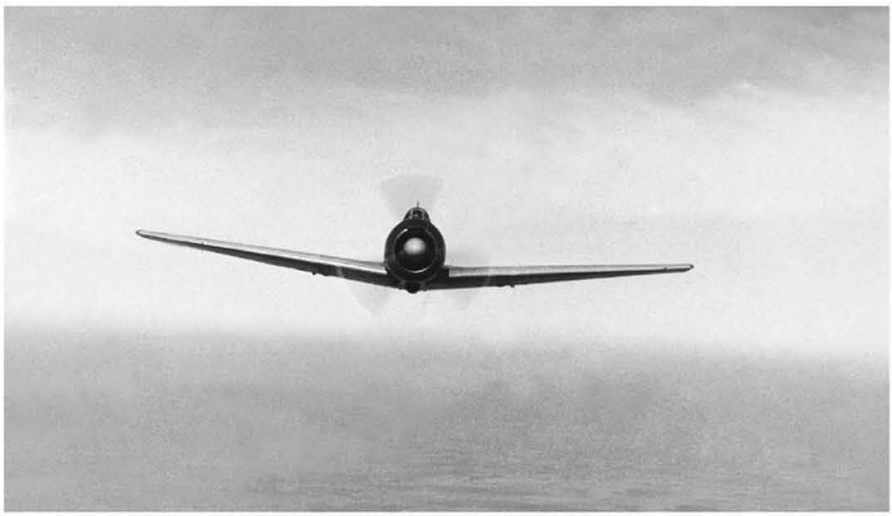
Grumman F6F-3
VF-16
USS *Lexington* (CV-16), juin 1944
Lieutenant (jg) Alexander Vraciu
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-3
CVG-15 (*Air Group Commander*)
USS *Essex* (CV-9), juin 1944
Commander David McCampbell
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-51
USS *San Jacinto* (CVL-30), novembre 1944
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

De leur côté, les VF-15 et 19, qui travaillent habituellement de concert, tombent à l'improviste sur de très importantes formations quittant les pistes des environs de Cebu et se partagent 31 « *Kills* » aux dépens de chasseurs identifiés comme des « Tojo » (Ki.44) et des « Zeke » (plus probablement des Ki.43 « Oscar »), à moins qu'il ne s'agisse, encore une fois, des appareils de la 201e *Kōkūtai*.
Le lendemain, 13 septembre, le tableau de chasse de la *Fighting* 15, de retour sur la même zone, se trouve amendé de 29 *Hinomaru* supplémentaires. Un bon nombre des victoires obtenues semble toutefois l'avoir été sur des avions-écoles ou de seconde ligne, dont des Ki.27 « Nate »...
La VF-31 fait à peine moins bien, avec 25 Japonais abattus pour quatre Hellcat perdus et un pilote manquant à l'appel. Le *Lieutenant* Harrel Scale a participé à cette mission : « Quinze Zéro contre onze Hellcat. Le combat s'est déroulé à très basse altitude, sans doute aux alentours de 50 pieds. J'en ai descendu deux avant de me ramener vers le terrain pour un *straffing* au ras des pâquerettes. Dans la tour de contrôle se tenait un "Jap'" effaré et complètement tétanisé. Je n'oublierai jamais l'expression de terreur sur son visage ! »
Au sol, en effet, c'est aussi l'hécatombe, avec environ 300 appareils détruits sur les différents aérodromes visés en l'espace d'une semaine, auxquels s'ajoutent 170 victoires aériennes. En comparaison, les Américains perdent une douzaine de F6F descendus par la DCA !
Le 20 septembre, le TG 38.1 de McCain prend le relais du TG 38.4. « Demain, nous allons nous battre au-dessus des terres et au-dessus de l'Océan », annonce l'amiral. Il dit vrai !
La VF-27 s'en prend ainsi aux bases de Nichols et Nielsen Fields, où les Américains sont attendus. Il s'ensuit un combat plutôt confus qui les oppose à des Ki.61 et des Ki.43. Un Hellcat est abattu et plusieurs autres endommagés ; en contrepartie, ils revendiquent, de façon sans doute beaucoup trop optimiste, pas moins de 38 succès, dont au moins un bimoteur catalogué comme un « Nick » ; en fait, un Nakajima J1N1 « Gekko » de la 153e *Kōkūtai*.
À Clark Field, les appareils de la VF-31, partis de l'USS *Cabot*, sont engagés par des monomoteurs. Certains pilotes de « Cat » poussent alors leur avantage au-delà du raisonnable en affrontant, avec leur plein chargement de bombes, les Zéro survivants de la 201e *Kōkūtai*. Et ça passe ! Les hommes du *Lieutenant Commander* Wallace engrangent 22 succès contre un étrange assortiment d'appareils navals et terrestres. Le *Lieutenant* Cornelius Nooy, l'un de ceux qui ont conservé très sportivement un handicap de 500 livres, après trois victoires obtenues le 13 septembre, en rajoute cinq lors de cette mission, portant son score à quinze ; il en sera à 19 à la fin de la guerre, ce qui le place au 4e rang des as de la *Navy*.
De retour dans le secteur de Clark en cours d'après-midi, la VF-18 est en revanche assez malmenée par des chasseurs de l'Armée identifiés comme des Ki.61 et des Ki.44. Six F6F très endommagés doivent être passés par-dessus bord à leur retour sur l'*Intrepid*. Deux aviateurs blessés sont quant à eux orientés vers un navire-hôpital.
Cette fois, les pilotes des CV ont eu moins de réussite que leurs camarades des CVL, et les VF-15 et 19 se partagent sept revendications, quatre autres étant attribuées à la VF-2, qui termine là un tour d'opérations débuté en novembre 1943, et dont le compteur des victoires s'arrête à 224. Elle est remplacée sur le pont du *Hornet* par la VF-11.
Après quelques jours de relâche marqués par le passage d'un typhon qui, à bien des égards, se révèle plus destructeur que les forces du Soleil levant (61 Hellcat sont appelés en remplacement de ceux perdus du fait de l'ouragan), la *Task Force* 38 est de nouveau à l'offensive. Elle consacre la deuxième semaine d'octobre à conduire des raids préalables au débarquement programmé sur les rivages de l'île de Leyte. Ces attaques visent à neutraliser les forces aériennes et navales positionnées au nord du futur théâtre d'opérations, sur la route du Japon. Okinawa, Ryūkyū et surtout Formose (l'actuelle Taïwan) sont de véritables « îles porte-avions ». À ce titre, elles seront particulièrement visées, sans oublier Luzon, jusque-là plutôt épargnée, afin de ne pas relâcher toute emprise sur l'archipel philippin.

De retour d'une mission sur les Philippines, ce Hellcat se présente en « finale » sur le pont d'un porte-avions d'escadre. Au second plan, un cuirassé, peut-être de la classe Iowa. (Coll. Pons)



OURAGANS EN MER DE CHINE

Malgré un grand nombre d'appareils engagés les 10 et 11 octobre au-dessus d'Okinawa et d'Aparri (Luzon), dans un premier temps, les rencontres en vol demeurent très limitées. En revanche, plus d'une centaine d'avions ennemis sont détruits au sol. 28 de ceux de la *Navy* doivent en contrepartie être rayés de ses registres. Cette apathie relative des équipages de l'amiral Fukudome Shigeru, commandant la 2e *KōKū Kantai* (flotte aérienne), n'est cependant que passagère.

Tout change le 12 octobre 1944, quand les aérodromes de Formose sont à leur tour pris pour cibles. En effet, les assaillants, repérés par les patrouilleurs et le radar ennemis, se trouvent confrontés au-dessus de la grande île à plus de 200 chasseurs appartenant aux unités de l'Armée et de la Marine nippones. Les Américains se présentent eux aussi en force, puisque l'ensemble des *Task Groups* de la TF-38 sont engagés simultanément. En pratique, le nord de l'île est réservé aux appareils du TG 38.4, le centre au 38.3 et le sud aux 38.1 et 38.2.

La VF-8, embarquée sur le *Bunker Hill*, se trouve confrontée à des Ki.43 « Oscar ». Le *Lieutenant (jg)* Ralph Rosen a participé à la bataille : « J'ai viré dans l'aile du *Commander* Collins pour engager l'ennemi. J'en ai tout de suite repéré un qui cherchait à se placer dans les 6 heures d'un Hellcat. Je me suis porté à sa rencontre en lui en balançant une rafale de quatre secondes en passe frontale. Il a commencé à prendre feu, et quand nous nous sommes croisés, j'ai vu son pilote s'extraire de l'habitacle et sauter en parachute. À ce moment, j'avais perdu le contact avec le leader, ce qui m'a contraint à me débrouiller tout seul. Un autre "Oscar" est alors passé devant moi en piqué afin d'attaquer quelques-uns des nôtres évoluant plus bas. Je l'ai suivi. Il ne m'a pas vu, et cette négligence lui a été fatale. Une courte rafale a fait exploser son réservoir d'aile. Il s'est enflammé d'un seul coup et est aussitôt parti en vrille. Je n'ai pas eu le temps d'en voir davantage. Mon avion a été atteint à plusieurs reprises à l'arrière du fuselage, tandis que des traçantes défilaient de chaque côté de mes plans. En me retournant, j'ai vu l'avion, un autre "Oscar", qui m'allumait à bout portant. J'ai aussitôt déclenché en piquant, ce qui m'a permis de me dégager. Quand j'ai redressé, le "Jap" avait disparu. J'ai appris au retour que le *Lieutenant* Lamoreaux l'avait descendu. En essayant de retrouver le point de rendez-vous, j'ai repéré deux Hellcat grimpant à la poursuite d'un "Oscar" qui, volant plus haut et en palier,

▶ Un bombardier léger Yokosuka P1Y1 abattu par une CAP en 1945.

◀ « Pour nous, les appellations de « Zeke » et « Oscar » étaient parfaitement interchangeables ! » A6M ou Ki-43 ? Vous avez une poignée de secondes !

◣ F6F-5 Hellcat de la VF-8 sur le pont du *Bunker Hill* (CV-17).

les distançait nettement. Pour moi, les choses ont été encore plus simples, il m'a suffi de convertir mon altitude supérieure en vitesse pour le rattraper. Il m'a vu et s'est dégagé en enchaînant une série de manœuvres évasives. Tout cela nous a amenés au ras des vagues, et lors de l'une de ces évolutions destinées à me semer, il a percuté l'océan. Je ne pense pas qu'un seul de mes tirs ait fait mouche lors de ce troisième combat de la journée. »

Le *Lieutenant (jg)* William Lamoreaux, dont il est question dans la relation du combat faite par son camarade, ajoute un commentaire assez éclairant s'agissant de l'identification des appareils ennemis. « Autant que je me souvienne, pour nous, les appellations de "Zeke" et de "Oscar" étaient parfaitement interchangeables. En pratique, nous ne faisions pas la différence. Quoi qu'il en soit, ils disposaient dans tous les cas d'une maniabilité supérieure à la nôtre ; mais en définitive, c'était la qualité du pilote qui faisait la différence. Pour ma part, je n'ai jamais hésité à engager un Zéro. Mon Hellcat était mieux armé et plus solide. Je considère tout simplement qu'avec lui, nous disposions alors d'un meilleur instrument de combat. »

La VF-8 se voit accorder 32 homologations à l'issue de cette seule mission. À la fin de la journée, elle en sera à 49 et la VF-18 à 40, ce qui représente la moitié des 188 revendications accordées aux pilotes de l'*US Navy*. Parmi leurs victimes, on trouve pratiquement tout le « bestiaire » volant de l'empereur. Sans soucis d'exhaustivité, on relève des bombardiers « Lily », « Sally » et « Betty », des chasseurs lourds « Nick » et « Irving », des monomoteurs de chasse « Zeke », « Oscar », « Tojo » et « Tony », plus quelques hydravions et des appareils de servitude détruits en vol ou sur les tarmacs de Kagi, Shinihi, Matsuyama et Taichu. Dans la colonne des débits de la *Navy* est portée la perte de douze F6F et de neuf pilotes.

Quoi qu'il en soit, la réserve stratégique de mille appareils, sur laquelle l'amiral Toyoda Soemu, chef de la Flotte combinée, comptait s'appuyer pour s'opposer à un débarquement aux Philippines (plan Sho-Gō), vient d'être neutralisée en moins de trois jours. Les forces de l'*Admiral* Mitscher vont maintenant s'attacher à terminer le travail.

Le lendemain, sans qu'il y ait matière à s'étonner, on recense beaucoup moins de combats aériens au-dessus de Formose ! La *Fighting* 15 s'acharne néanmoins sur de pauvres biplans-écoles « Willow », qu'elle parvient à vaincre sans péril…

LA MARE AUX CANARDS

D'autres actions sont vigoureusement contrées par la DCA. Ainsi, l'*Air Group* 11 est-il violemment pris à partie alors qu'il effectue un raid sur les installations militaires de la ville de Takao. Il y perd son *Commander* qui, attaquant un hydravion au mouillage, percute les flots. L'action des pilotes de la VF-11 et des bombardiers qu'ils escortent est cependant couronnée de succès, puisqu'ils parviennent à détruire le QG de la 2e *KōKū Kantai* établi en périphérie de l'agglomération. Au crépuscule, comme la veille, des G4M « Betty » tentent de s'en prendre à la *Task Force* 38. Après les succès enregistrés le jour précédent par la VF-29 lors de la première attaque (six bimoteurs descendus), c'est au tour d'un pilote de la VF-13 de s'illustrer : en finale pour un appontage sur l'USS *Franklin*, le *Lieutenant* Albert Pope remet plein gaz et parvient à abattre un torpilleur qui menace son navire. Une torpille manque effectivement de peu le porte-avions, cependant que le croiseur lourd USS *Canberra* (CA-70 [2]) est atteint par une autre Type 91 et sérieusement endommagé. Pris en remorque par le USS *Wichita* (CA-45), il se retire de la zone des combats. Puissamment escorté, entre autres par les porte-avions légers *Cowpens* et *Cabot*, il entame une longue traversée vers Ulithi, où il doit recevoir des réparations sommaires. Tout au long de la journée du 14 octobre 1944, puis des jours suivants, venant de partout (Ryūkyū, Okinawa, Philippines), les Japonais vont s'efforcer de sauver l'honneur en envoyant par le fond le navire blessé. Les marins de ce groupe de combat improvisé, dit « *Crip' Div' One* » (la division des canards boiteux), rapporteront avoir été la cible d'au moins 500 sorties de l'aviation adverse ; ce qui semble un peu exagéré compte tenu de la correction qui lui a été infligée les jours précédents. En tout état de cause, les attaques sont repoussées, mais le croiseur léger USS *Houston* (CL-8) encaisse à son tour une torpille.

Un total de 58 assaillants, bombardiers (P1Y, D4Y, G4M, G3M) pour la plupart, sont abattus par les CAP des VF-11, 19, 27 et 29 de la TF-38, qui commence à utiliser ce TG 30.3 (appellation officielle des « canards boiteux ») comme un énorme appât. Cette tactique manque cependant de coûter très cher deux jours plus tard, quand seulement huit Hellcat de la VF-29 sont en mesure de s'opposer à un raid massif de l'aviation nippone. Celui-ci vise une nouvelle fois les croiseurs endommagés qui, naviguant alors très loin de la flotte principale, ne peuvent compter sur aucune aide extérieure.

[2] Ainsi baptisé en l'honneur du croiseur australien coulé lors de la bataille de Savo en 1942.

◀ Deux *divisions* de F6F-5 en patrouille.

▶ Il y a du monde sur le pont ! F6F-5 Hellcat de l'*Air Group* 13 alignés sur le pont de l'USS *Franklin* (CV-13).

Protégés par une vingtaine chasseurs, des « Frances » (Kawanishi P1Y), des « Jill » (Nakajima B6N) et même de vieux « Val » (Aichi D3A) se présentent au-dessus de la mare aux canards... Bientôt, une demi-douzaine de Zéro rallie le combat en même temps que le reste de la VF-29 qui a pris l'air en urgence. En quelques minutes, les pilotes du *Cabot* revendiquent 26 succès pour la perte de l'un d'entre eux. Le *Lieutenant* Alfred Fecke et l'*Ensign* Robert Buchanan sont les premiers au contact ; ils accèdent simultanément et en quelques minutes au statut d'as. Ils recevront tous deux la *Navy Cross* en reconnaissance de leur détermination et de leur habilité.

Prenant le relais, la VF-22 du *Cowpens* s'adjuge encore une douzaine de victoires, dont quatre pour le seul *Lieutenant* Graig, remportées aux dépens d'un groupe de torpilleurs. Ces derniers, avant de succomber, parviennent cependant à décocher une Type 91 au malheureux *Houston*. Résistant à l'impact, celui-ci poursuit sa route cahin-caha.

Entre-temps, le 15 octobre, 246 nouvelles sorties ont été diligentées sur Formose. Elles entraînent cette fois des pertes conséquentes : 17 chasseurs et 6 bombardiers pour des résultats négligeables. En revanche, les CAP protégeant les porte-avions revendiquent une quarantaine de victoires. Le secteur devenant décidément malsain, la *Task Force* 38 se retire pour se réapprovisionner.

Outre plusieurs navires et de nombreuses installations terrestres, les services de l'*Admiral* Nimitz estiment, avec raison, avoir considérablement réduit les capacités militaires impériales en détruisant à Formose et dans ses parages 655 avions. Les Japonais reconnaissent en avoir perdu 492 ! Indubitablement, après une semaine de raids intensifs, Halsey et Mitscher ont sécurisé les arrières de McArthur, lui permettant de s'engager à fond dans sa « croisade » aux philippines.

On laissera toutefois à l'amiral Fukudome Shigeru le soin d'écrire l'épilogue de cette bataille aérienne : « Au matin du 12 octobre, en voyant depuis mon PC des avions tomber partout, j'ai applaudi. Je croyais alors que c'était des ennemis qui descendaient, concrétisant ainsi l'espoir que nous nourrissions tous en une victoire décisive [...] jusqu'à ce que je me rende compte que ces étoiles filantes étaient en réalité nos propres chasseurs venant se fracasser sur les formidables escadrilles ennemies, comme des œufs lancés sur un mur de pierre ! »

S'agissant des Hellcat, ces journées constituent une sorte de point d'orgue. Ils seront plus nombreux et réaliseront plus de missions au début 1945, mais leur importance sera alors proportionnellement déclinante. L'aviation embarquée américaine a effectué, entre le 12 et le 15 octobre 1944, 2 570 sorties sur Formose. 63 % de ces missions ont été le fait des F6F, qui s'affirment ainsi comme le principal instrument de combat de la flotte. 558 exemplaires arment alors les porte-avions de la *Task Force* 38, qui n'alignent en comparaison que (!) 241 Avenger, 272 Helldiver et aucun Corsair !

La prochaine confrontation avec la Marine impériale ne va pas tarder à avoir lieu. Toutefois, les massacres répétés dont ses aviateurs ont été victimes feront que la *Kidō Butai*, autrefois arme offensive par

Grumman F6F-5
VF-29
USS *Cabot* (CVL-28), 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

excellence, n'aura plus dans le plan « Sho-Gō » (victoire en japonais) d'autre rôle que celui de leurre, l'état-major impérial ne pouvant guère rassembler plus d'une centaine d'appareils et autant d'équipages pour armer ses porte-avions. Ceux-ci évolueront quasiment à vide, donnant, d'un point de vue aéronaval, un aspect crépusculaire, irréel et presque fantomatique à la bataille du golfe de Leyte

LEYTE AU CRÉPUSCULE

Les jours qui suivent la bataille de Formose sont mis à profit par la TF-38 pour remplir les soutes de ses navires en vue de la poursuite de ses opérations de guerre. La 3rd *Fleet* se concentre au large de Luzon, tandis que la 7th *Fleet* du *Vice Admiral* Thomas Kinkaid s'approche de l'archipel par le sud. Elle aura pour tâche d'appuyer directement les opérations terrestres, la flotte d'Halsey lui assurant une couverture à distance au cas où la Marine impériale se manifesterait en force.

Au total, en vue du débarquement à Leyte, l'*US Navy* a rassemblé 33 porte-avions embarquant plus de 1 500 chasseurs et bombardiers. Ils sont en outre accompagnés par 12 cuirassés, 28 croiseurs et 116 destroyers. Au surplus, les forces de McArthur pourront compter sur les appareils des 5th et 13th *Air Forces* qui doublent le nombre des avions mobilisables. En face, les Japonais disposent, pour leur défense, d'environ 160 Zéro Type 52 (pour la plupart) et d'un nombre équivalent de chasseurs de l'Armée, essentiellement des Ki.43 Hayabusa III, des Ki.61 Hein ainsi que des Ki.84 Hayate récemment entrés en service. Le rapport de forces s'établit donc, si l'on s'en tient aux seuls aspects quantitatifs et matériels, à 10 contre 1 en faveur des assaillants !

Dès le petit jour, le 18 octobre, une *Division* de la VF-20 s'enroule au-dessus de Clark Field avec ce que les Américains identifient comme sept « Tojo ». Appartenant à la 16e *Hikō Dan* (brigade aérienne), il s'agit en fait des nouveaux Ki.84 Hayate, auxquels sera bientôt attribué le nom de code « Frank ». Des renforts des deux bords s'étant joints au combat, les pilotes de l'*Entreprise* revendiqueront finalement 18 victoires ; ceux du 51e *Hikō Sentai*, treize. Dans les faits, pour un F6F abattu, onze « Frank » sont mis définitivement hors de combat.

Les batailles aériennes vont s'enchaîner tout au long de cette matinée, opposant au-dessus de Manille les mêmes protagonistes, auxquels se sont joints les appareils de la VF-14. La *Navy* y perd trois Hellcat supplémentaires, le 52e *Sentai* pratiquement tous ses Hayate et dix pilotes ! La correction est sévère pour la 16e *Hikō Dan*, qui ne dispose plus que de dix Ki.84 opérationnels. Elle n'entrera plus en action, sinon de façon symbolique, pendant près d'une semaine, le temps de refaire un peu ses réserves. Lors de ces combats, les *Fighting* 14 et 20 se partagent encore 26 homologations, portant pour le second le score de la journée à 22 victoires. Plusieurs pilotes remportent des succès multiples leur permettant d'accéder au statut d'as. Certains, comme l'*Ensign* Walter Wood de la VF-20, y laissent la vie. Pour être tout à fait précis, on notera qu'un Ki.45 engagé dans la même zone en début d'après-midi est porté au crédit de la VF-27.

Les rapports de combat établis à l'issue de ces missions sur le *Wasp* ou l'*Entreprise* font systématiquement référence à des Ki.43 ou Ki.44. Le Ki.84 Hayate, chasseur de quatrième génération dans la nomenclature nippone, passe complètement inaperçu en raison de sa nouveauté mais aussi à cause de sa contre-performance dans ces combats. Le seul point de satisfaction éventuel, s'il avait été connu à l'époque parmi les cadres « des aigles sauvages [3] », est que la Marine, elle aussi dotée de nouveaux matériels, ne fait pas davantage le poids.

[3] Appellation donnée par la propagande aux formations aériennes de l'Armée impériale japonaise.

Ses N1K1-J Shiden Kai (le « George » pour les Alliés), qui ont combattu à Formose et seront bientôt déployés aux Philippines, ont pareillement failli. Subissant de cuisants revers et catalogués eux aussi « Tojo », ils ont été tout bonnement ignorés jusque-là.

Dès le lendemain, la VF-13 est à son tour confrontée à la chasse adverse. La rencontre est fructueuse en ce qui la concerne, puisqu'elle accroche ainsi à son tableau de chasse sept nouveaux « Tojo », descendus dans le secteur de Manille… Or, le « Tojo » a cette particularité d'être signalé partout, mais de n'être en réalité présent nulle part sur l'archipel. Quoi qu'il en soit, le *Lieutenant* Pope, que nous avons déjà vu à l'œuvre, en descend « un » et devient ainsi un as.

Les jours suivants se passent en escarmouches, au cours desquelles plusieurs bombardiers et patrouilleurs japonais, isolés ou en petites formations, sont pris à partie et parfois abattus par les Hellcat de la *Task Force* 38. Manifestement, les aviateurs nippons ne recherchent pas le combat, ce qui est plutôt étrange et laisse supposer que quelque chose se prépare.

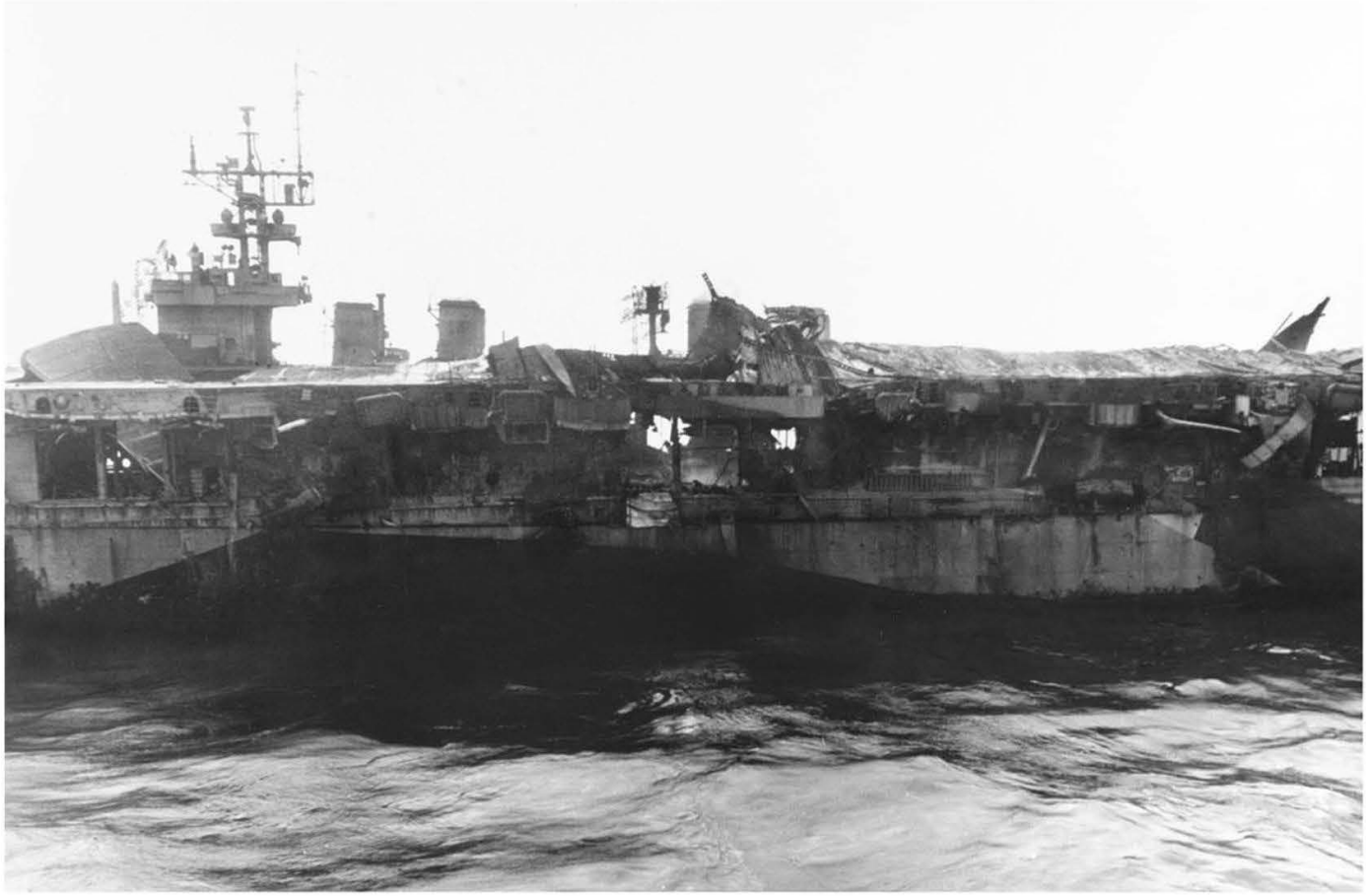
Depuis une semaine, McArthur a établi une tête de pont à Leyte. Le 17 octobre au matin, un poste d'observation japonais installé sur l'île de Suluan, qui garde l'entrée de la baie de Tacloban à Leyte, signale qu'il aperçoit la flotte ennemie. Quatre-vingt-dix minutes plus tard, il adresse sa dernière vacation radio : « Ils débarquent ! »

▶Dommages subis par le *Princeton* le 24 octobre 1944 à la suite d'une attaque « classique ». L'incendie semble maîtrisé, mais, en réalité, il couve toujours. Secoué quelques heures plus tard par une série d'explosions, le porte-avions devra être achevé à la torpille par ses escorteurs.

▼ Comme il ne peut revenir sur son porte-avions d'attache, que l'on aperçoit à l'horizon en proie à un incendie, le *Lieutenant* Brown de la VF 27 doit poser son Hellcat sur l'*Essex*, le 24 octobre 1944. Épuisé, blessé et traumatisé par le spectacle du *Princeton* en feu, Brown a néanmoins de quoi se réjouir, car il vient d'abattre cinq « Zeke », doublant ainsi son score !

Aussitôt, l'état-major impérial déclenche la phase active du plan « Sho-Gō » qu'il concocte depuis déjà pas mal de temps. Comme souvent dans la pensée militaire japonaise, on espère à Tokyo que cette manœuvre compliquée permettra d'écraser l'adversaire à l'issue d'une bataille décisive. Les plus réalistes et/ou les moins exaltés considèrent qu'un succès, même partiel, pourrait sauver l'empire du désastre en amenant les Alliés à négocier sur des bases raisonnables. Rapporté au théâtre d'opérations du Pacifique, « Sho-Gō » est l'équivalent du dernier coup de dés que Hitler lancera dans les Ardennes en décembre 1944. Pour « Wacht am Rhein » comme pour « Sho-Gō », on parie sur de gros canons sous blindage : le cuirassé plutôt que le porte-avions. Ce retour en arrière doctrinal va se révéler également funeste.

S'agissant de « Sho-Gō », on ne reviendra pas sur la stratégie de Toyoda, le sacrifice d'Ozawa, l'impulsivité de Halsey, la fébrilité de Kurita ou le calme de Kinkaid. On n'évoquera pas davantage le combat héroïque des CVE et des escorteurs appartenant à la *Task Unit* 77-4-3 de la 7th *Fleet* pour la bonne et simple raison qu'ils n'embarquent aucun F6F. On se bornera donc à indiquer que la manœuvre prévoit que la *Kidō Butai* d'Ozawa Jisaburō, engagée pratiquement sans avion, servira de leurre pour attirer Halsey vers le nord, tandis que les cuirassés et les croiseurs lourds du vice-amiral Kurita Takeo, travaillant de concert avec ceux de Nishimura



Shōji, feront irruption dans le golfe de Leyte pour y massacrer la 7th *Fleet* de Kinkaid qui s'y trouve concentrée. Le rôle de l'aviation basée à terre, des unités de la Marine et de l'Armée confondues, sera de soutenir la flotte en attaquant l'ennemi à outrance.

Le plan est cependant éventé dans la soirée du 23 octobre 1944, quand des sous-marins américains repèrent la flotte de Kurita. Les commandants des USS *Dace* (SS-247) et *Dater* (SS-227), dans la plus pure tradition de la « marine noire », donnent l'alerte et passent à l'attaque, amputant les forces adverses de deux croiseurs lourds, le *Maya* et l'*Atago*, sur lequel Kurita avait fait porter sa marque. Cette occurrence regrettable l'oblige à changer de navire amiral en plein milieu de la bataille. Un troisième croiseur, le *Takao*, est également mis hors de combat par l'équipage du *Dater* qui, fort heureusement pour la Marine impériale, finit par s'échouer alors qu'il s'apprête à porter l'estocade. À l'aube, les sous-mariniers laissent le champ libre aux aviateurs.

En fait, au matin du 24, la *Task Force* 38 est diminuée par le départ du *Task Group* de McCain qui fait route vers Ulithi. Il ne reste donc à Mitscher que (!) onze porte-avions pour faire face à l'offensive déclenchée par la Marine nippone. Pendant toute la journée, les Hellcat vont enchaîner les missions. Ceux du TG 38.4 s'en prennent principalement aux navires de ligne de Nishimura repérés la veille par le sous-marin USS *Guitarro* (SS-363). Les F6F, chargés des tâches d'escorte, sont néanmoins armés de roquettes, et pour certains lestés de bombes. Ils n'hésitent pas à intervenir contre les forteresses flottantes afin de calmer les ardeurs des pointeurs de DCA ou pour attaquer le train d'escadre. Deux cuirassés sont gravement endommagés, mais demeurent en ligne. Leurs camarades du TG 38.2 engagés contre Kurita ont plus de réussite. Ils coulent en effet le cuirassé géant *Musashi* et mettent définitivement hors de combat le croiseur lourd *Myōkō*. Le *Yamato*, *sister-ship* du *Musashi* sur lequel Kurita vient de faire porter son pavillon, est endommagé, de même que le vieux *Nagato*. Cependant, l'un et l'autre demeurent opérationnels. Voyant la tournure désastreuse que prennent les événements, l'amiral japonais fait virer de bord dans l'intention de regagner sa base de départ à Bornéo.

Pour sa part, le TG 38.3 maintient la pression sur les terrains de l'Armée impériale. Au-dessus de Clark Field, la VF-19 est ainsi confrontée encore une fois aux soi-disant « Tojo » du 16e *Hikō Dan*. De nouveau, ces derniers subissent une vraie déroute, puisqu'ils perdent huit des leurs pour un seul F6F descendu.

En dehors des missions offensives, les CAP restées en couverture de la *Task Force* trouvent également à s'expliquer avec des bombardiers et des torpilleurs qui tentent de s'approcher des bâtiments. Ils sont nombreux, puisque des quatre coins de l'empire, plus de 450 d'entre eux ont afflué à portée des Philippines au cours des deux derniers jours. Les patrouilles de protection affrontent donc des vagues successives comptant jusqu'à 60 appareils. Mais, d'une part, ils sont repérés longtemps à l'avance par les radars et, d'autre part, ils ne peuvent coordonner leurs attaques. Dans ces conditions, chaque contact tourne à l'hécatombe. Toutefois, un assaut rassemblant « beaucoup, beaucoup, beaucoup de bandits », selon l'expression d'un pilote répondant au questionnement anxieux de son *FDO*, parvient presque à saturer les défenses. Un bombardier en piqué D4Y isolé réussit ainsi à poser une bombe de 500 livres en plein milieu du pont du *Princeton* (CVL-23). Mis hors de combat en milieu de matinée, le navire explose moins de six heures plus tard, puis disparaît dans les flots peu avant 18h00.

Reconnaissables entre tous, grâce à leur sourire carnassier et aux yeux injectés de sang ornant leur capot moteur, les Hellcat de la VF-27, affectés au navire disparu, trouvent provisoirement refuge sur l'*Essex*. Quoi qu'il en soit, les « orphelins » du *Princeton* se sont bien battus, 36 assaillants ayant succombé sous leurs tirs ! La VF-15 en revendique 35. Les *Fighting* 11, 19 et 44 se partagent les miettes, soit une quinzaine d'appareils. L'ensemble des CAP rapporte globalement 85 victoires obtenues contre des avions basés à terre.

David McCampbell pulvérise à cette occasion tous les records des aviations américaines et alliées en inscrivant neuf monomoteurs à son palmarès en une seule mission ! Le lendemain, trente drapeaux orneront *Mismi III*, quatre autres devant les rejoindre avant la fin du conflit, faisant du *Commander* McCampbell l'as des as de la *Navy*.

À la mi-journée, après une accalmie bienvenue, l'aviation embarquée d'Ozawa entre à son tour en scène. Visiblement, l'Armée et la Marine nippones collaborent plus qu'à l'accoutumée. Bien que tardive, cette synergie se manifeste surtout dans les unités basées à terre, la coordination n'étant pas encore parfaitement établie avec les formations rattachées à la *Kidō Butai*. Cette lacune va permettre aux ennemis de l'Empire de parer efficacement les coups et de contre-attaquer victorieusement. C'est en réalité une force relativement réduite, comptant une petite soixantaine d'appareils, qui s'envole à 11h45 des porte-avions *Zuikaku*, *Zuihō*, *Chitose* et *Chiyoda*. Constitué en deux vagues distinctes, ce raid rassemble cinquante A6M, dont neuf modifiés en chasseurs-bombardiers, cinq torpilleurs B6N et deux bombardiers en piqué D4Y. Interceptés à 13h05 par les CAP de la TF-38, seuls trois appareils regagneront leurs bases flottantes : 17 sont perdus à l'ennemi et 37 autres s'égaillent sur l'ensemble du territoire philippin. Malgré les annonces spectaculaires faites par les rescapés, aucun navire américain n'a eu à souffrir de leur intervention et aucun des sept Hellcat réputés avoir été victimes des escortes n'a en réalité été perdu.

Cette dernière offensive calamiteuse d'une aviation embarquée autrefois victorieuse à Pearl Harbor atteint paradoxalement son objectif. Agissant comme une muleta, les aviateurs d'Ozawa parviennent effectivement à énerver « Bull » Halsey, au point de l'attirer dans le traquenard que lui a tendu Toyoda, à savoir découvrir la 7th *Fleet* pour voguer à pleine vitesse vers le nord, sus à la *Kidō Butai*. L'amiral américain peut en effet estimer que tout danger est écarté pour Kinkaid du fait de la retraite de Kurita. Sévèrement « recadré » par son chef d'état-major, ce dernier a encore viré de bord et fonce de nouveau sur Tacloban. Rappelé, McCain pousse lui aussi les feux de ses bâtiments afin de rallier au plus tôt la zone des combats.

Les F6F de la *Task Force* 38 ont accumulé 150 nouvelles homologations au cours de cette journée, dont 52 pour la seule VF-19. Sans que quiconque s'en soit même rendu compte, onze Shiden Kai et au moins huit Hayate figurent parmi ces victimes. S'agissant de machines conçues spécialement pour mater le gros « matou » de la *Navy*, celui-ci fait donc mieux que de simplement résister. En effet, seulement neuf Hellcat ont été perdus au combat. Quatorze autres ont sombré avec le *Princeton*, mais comme il s'agit pour la plupart de « vieux » F6F-3 blanchis sous le harnais, la perte n'est pas considérable ! Cependant, la plus grande bataille navale de la guerre est encore loin d'être terminée…

La journée du 25 sera sans contestation possible la plus dure de toute la guerre, et sans doute même de toute son histoire, pour la Marine japonaise.

Le premier engagement exclusivement naval a d'abord lieu en pleine nuit. Les « *Old Battlewagons* », autrement dit les vieux cuirassés de l'amiral Oldendorf, barrent le détroit de Surrigao et, selon une vieille expression de la marine à voile, le « T » de l'ennemi. Il s'agit en l'occurrence de Nishimura, dont l'escadre, et à sa suite celle plus légère du vice-amiral Shima Kiyohide, est écrasée dans ce qui constitue le dernier combat naval classique entre navires de ligne.

Hellcat F6F-3 et F-5 de la VF-20 sur le pont de l'USS *Entreprise* lors de la bataille du golfe de Leyte. À l'arrière-plan, la colonne de fumée signe l'impact d'un avion suicide sur le porte-avions *Franklin*.

McCampbell de retour d'une mission au-dessus des Philippines, en fin de matinée du 21 octobre 1944, au cours de laquelle il a détruit un « Dinah » et un « Nate ».

Grumman F6F-3
VF-27
USS *Princeton* (CVL-23), octobre 1944
Lieutenant James Shirley

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
CVG-15 (*Air Group Commander*)
USS *Essex* (CV-9), octobre 1944
Commander David McCampbell

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-17
USS *Hornet* (CV-12), février 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-3
VF-44
USS *Langley* (CVL-27), novembre 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

La pince Sud de « Sho-Gō » vient ainsi de disparaître dans un ouragan de fer et de feu. Au lever du jour, au nord de Luzon, les avions de Halsey, qui s'est lancé à la poursuite des porte-avions d'Ozawa, surprennent ceux-ci au large du cap Engaño et les détruisent impitoyablement.

Cependant, les bâtiments de Kurita déboulent en début de matinée au cœur du golfe de Leyte encombré de navires américains. La défense désespérée des CVE et des escorteurs aux ordres du *Vice Admiral* Cliffton Sprague sauve la situation, au prix de pertes relativement modérées ; l'amiral japonais renonce une nouvelle fois. Désormais harcelé par tout ce qui vole, y compris les avions de la *Task Force* 38 rameutés en urgence, il vire de bord, abandonne le combat et repasse le détroit de San Bernardino, dont la postérité retiendra le nom. Plutôt que de détailler l'ensemble des opérations auxquelles ont participé les Hellcat au cours de ces heures cruciales, attachons-nous au récit de deux pilotes ; l'un de Halsey, servant au sein de la VF-19, et l'autre de Kinkaid, affecté à la VF-60. Leurs récits à hauteur d'homme éclairent d'un jour différent cette confrontation historique et le rôle qu'ont eu à y tenir les F6F.

Le 25 au petit matin, dans la lueur blafarde d'une aube encore incertaine, le *Lieutenant* Elvin Lindsay, vétéran de la VF-19, arrache son Hellcat du pont du *Lexington* : « Nos reconnaissances nous avaient permis de détecter les quatre derniers porte-avions et leur escorte qui naviguaient vers le sud en longeant les côtes de Luzon. L'amiral Mitscher avait alors fait forcer l'allure afin que nous puissions les intercepter. Quand nous nous sommes envolés, nous ne nous trouvions plus qu'à 200 kilomètres de l'escadre ennemie. Nos 18 Hellcat, chacun portant une bombe de 500 livres, se sont intégrés à une formation de 60 appareils lancés par les porte-avions de notre groupe de combat. Nous avons mis le cap au nord, droit sur notre objectif. Nous volions à 18 000 pieds quand nous l'avons aperçue. Les navires, très dispersés, semblaient évoluer de façon désordonnée, pratiquement sans couverture aérienne. En réalité, il n'y avait que trois pauvres Zéro en l'air, et je dois dire que cette disproportion des forces m'a plutôt réjoui sur le moment. Cette satisfaction a cependant été de courte durée, l'éclatement de centaines d'obus de DCA ayant eu sur moi un effet de dégrisement immédiat ! Je me souviens d'avoir slalomé entre les coups en cherchant à identifier une cible sur l'océan. Il y avait là des croiseurs, des cuirassés ou des porte-avions, mais plus que tout autre, nous cherchions le *Zuikaku*, vétéran détesté de Pearl Harbor. Plus haut dans le ciel, le *Commander* Winters, dans son F6F transformé en PC volant, devait avoir l'impression de se trouver dans la position d'un agent de la circulation devant réguler le trafic d'une grande ville à l'heure de pointe. Il nous a finalement donné l'ordre d'attaquer : j'ai basculé mon Hellcat en piqué au-dessus du fameux *Zuikaku*. J'ai largué ma bombe avant de tirer sur le manche pour redresser, sans savoir si j'avais fait mouche ou pas. Je me suis alors trouvé à quelques centaines de pieds au-dessus du champ de bataille. Ayant pu se reformer, le *Squadron* s'est ensuite efforcé de dégager la voie aux torpilleurs et aux bombardiers, en réduisant au silence la défense de l'artillerie antiaérienne. Le traitement des postes de tir faiblement protégés à la mitrailleuse s'est révélé efficace, et le volume de feu de l'ennemi a décru considérablement. »

▲ Le cauchemar absolu de tous les marins américains dans les derniers mois du conflit : un Zero ayant franchi toute les CAP et les barrières de DCA prêt à s'écraser sur eux !

▶ Lors de la bataille de l'île de Samar les CVE de la « Taffy 1 » se dissimulent derrière un rideau de fumée. Il s'agit de la seule des flottilles de soutien de la 7th *Fleet* à mettre en œuvre des Hellcat, en l'occurrence de F6F-3 qui ne sont plus alors de première jeunesse.

Grumman F6F-5
VF-40
USS *Suwannee* (CVE-27), mars 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

L'*Ensign* Paul Lindskog est également pilote de F6F, mais il est l'un de ceux qui opèrent depuis les petits porte-avions d'escorte regroupés au sein de la *Task Unit* 77-4.1. Parmi ces bâtiments, seuls les USS *Sangamon* (CVE-26), *Chenango* (CVE-28) et *Suwannee* (CVE-27) embarquent des Hellcat. Ceux-ci appartiennent respectivement aux VF-37, VF-35 et VF-60, Linskog étant affecté à cette dernière. L'aviateur ne le sait pas encore, mais il ne tardera pas à se mesurer à un cuirassé de 71 000 tonnes doté de 170 pièces de DCA !

▲ Les F6F-5N de la VF-80 s'apprêtent à décoller, tandis que l'USS *Ticonderoga* (CV-14) vire pour se mettre dans le vent.

« Nos avions ont été appelés à l'aube pour « finir » un vieux cuirassé "Jap'" harcelé par nos *PT-Boats* et qui dérivait dans les parages du Surigao **[4]** ; nous l'avons repéré et coulé avec des bombes de 1 000 livres. De retour sur le *Suwannee*, les pleins de carburant et de munitions ont été refaits. Sans que nous puissions descendre sur le pont, on nous a aussitôt renvoyés au combat pour affronter cette fois le principal corps de bataille japonais. Nous sommes partis sans bombes. Les TBM n'avaient pas de torpille !

Grumman F6F-5
VF-80
USS *Ticonderoga* (CV-14), novembre 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Nous volions à 15 000 pieds quand j'ai aperçu les bâtiments ennemis qui évoluaient en formation, et au milieu de celle-ci s'avançait l'énorme *Yamato*. Malgré l'altitude, il paraissait aussi large que ma main ! Un vrai monstre ! Nous étions censés protéger les torpilleurs durant leur *run* ("à blanc"), mais comme le ciel était vide, nous avons obtenu l'autorisation de notre contrôleur d'attaquer à notre tour. J'ai basculé mon Hellcat en piqué à la rencontre du mur de feu tiré par peut-être 400 pièces antiaériennes. J'ai naturellement choisi la plus grosse cible. Manette des gaz à fond et compresseur en marche, j'ai foncé en me concentrant sur le château du *Yamato*. J'étais bien décidé à montrer aux capitaines et aux amiraux occupant sa passerelle ce dont était capable un enseigne de la *Navy*. J'ai appuyé sur le bouton déclenchant le tir de mes mitrailleuses et je n'ai plus relâché la pression. En principe, on ne faisait jamais cela, parce que la surchauffe causée par un tir continu déformait le canon des armes. Comme je pensais ne pas survivre à cette attaque, je me suis dit que cela n'avait plus guère d'importance. Je me disais que je ne pouvais pas le couler, c'était impossible, mais que peut-être je pourrais au moins saloper la peinture dans la cabine de l'amiral... Sérieusement ; alors que mes balles frappaient la passerelle dans une nuée d'étincelles, j'espérais seulement lui causer quelques petits dommages. J'ai réussi une passe de bombardement quasiment parfaite ; si seulement j'avais eu une bombe ! »

[4] Il s'agit probablement du croiseur léger *Abukuma*, qui ne sera envoyé par le fond que le lendemain, malgré ce qu'affirme Lindskog dans son témoignage.

Plus en arrière, au loin, nul ne saura jamais quelles ont été les dernières pensées de l'aviateur de première classe Miyakawa Shouichi. Inaugurant les tactiques de percussion, plus tard connues comme *kamikazes*, le jeune pilote pique quasiment au même instant à la verticale du *Suwannee* d'où s'est envolé Lindskog. Au dernier moment, l'Américain redresse, pas le Japonais !

Lindskog : « Un peu sonné et étonné d'être toujours en vie, je me suis retrouvé à évoluer juste au-dessus des vagues. Trois immenses colonnes d'eau se sont soudain élevées pas très loin de moi. Ils me tiraient dessus avec leurs énormes pièces de 18 pouces, espérant sans doute me noyer avec mon Hellcat sous les flots. J'ai aussitôt engagé toute la gamme des manœuvres évasives que j'avais apprises, et sans doute même quelques-unes que je n'avais pas apprises, et je m'en suis sorti. »

Lors de cette seconde bataille de la mer des Philippines, les Nippons vont perdre quatre porte-avions, trois cuirassés, six croiseurs lourds, quatre croiseurs légers et neuf destroyers, ainsi qu'un millier d'appareils.

▼ L'officier de pont du *Lexington* donne l'ordre de catapulter ce F6F-5 de la VF-20 en décembre 1944.

Grumman F6F-5
VF-17
USS *Hornet* (CV-12), mars 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-83
USS *Essex* (CV-9), mai 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-84
USS *Bunker Hill* (CV-17), été 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-88
USS *Yorktown* (CV-10), août 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-12
USS *Randolph* (CV-15), février 1945
Lieutenant Hamilton McWhorter III

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-18
USS *Intrepid* (CV-11), novembre 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-11
USS *Hornet* (CV-12), février 1945
Lieutenant Charles Stimpson

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman F6F-5
VF-9
USS *Yorktown* (CV-10), mai 1945
Lieutenant Eugene Valencia

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Les Américains, qui sont passés bien près du désastre en mer de Samar le 25 octobre, ne déplorent que la disparition d'un porte-avions léger, de deux porte-avions d'escorte, de trois destroyers et d'un sous-marin, ainsi que d'environ 200 appareils, dont onze F6F perdus au combat et onze autres victimes des « percussions » subies par les *Sangamon* et *Suwannee*. Désormais, la flotte du Pacifique va devoir vivre sous la menace constante de ces attaques d'un genre nouveau. Le 26 octobre 1944, alors que la poursuite de la flotte japonaise demeure à l'ordre du jour, le *Suwannee* encaisse un second avion suicide et doit être retiré des combats. Pour les *Fighting Squadrons*, les missions s'enchaînent au-dessus de l'archipel jusqu'au début du mois de novembre. Ils alternent CAP et sorties offensives visant les bases aériennes et le trafic routier ennemis. La menace *kamikaze* et l'espoir de voir « son » aviation basée à terre prendre le relais conduisent cependant McArthur à informer Nimitz qu'il peut désormais se passer, sinon de la Marine, au moins de la 3rd *Fleet*.

Reste que les pluies d'automne rendant assez rapidement les pistes de Leyte impraticables, le même McArthur est contraint de demander le retour de la *Task Force* 38, désormais aux ordres de McCain. En décembre, tandis que McCampbell clôture son tour d'opérations en signant sa 34e et dernière victoire, la conquête de l'archipel philippin est loin d'être terminée. La Marine impériale, dont les 1re et 2e *KōKū Kantai*, réduites à peau de chagrin, ont été réunies sous l'autorité de l'amiral Fukudome, subsiste tant bien que mal, tandis que l'Armée a de son côté rapatrié la plupart des *Sentai* déployés en octobre. Dès lors, l'aviation nippone, écrasée au sol et privée de carburant, limite son intervention à de rares sorties, le plus souvent pour couvrir des *Kamikazes* dans leur mission sans retour.

Le terme de l'année 1944, qui aura été celle du « Chat », voit le Corsair F4U envahir peu à peu le pont des CV et des CVL, clôturant en la matière une période de présence hégémonique de Grumman. Une page se tourne.

SAIGON !

De certains noms exhale un parfum d'aventure : Saigon est l'un d'eux.

Au début de l'année 1945, subissant le blocus allié, la capitale de ce que l'on nommait encore la Cochinchine est au bord de la famine. Forces d'occupation japonaises et vestiges locaux d'une administration de Vichy – qui, en métropole, a cessé d'être – coexistent tant bien que mal, gérant chacun de son côté ce pan oublié le l'empire colonial français. Du point de vue de la *Navy*, les bases navales et aériennes indochinoises forment des cibles devant être traitées avec toute la vigueur possible. Le fait que l'on suspecte des rescapés de la bataille du cap Engaño de mouiller à Saigon, Haiphong et Cam Ranh est l'élément déclencheur de l'offensive conduite au nord par la 14th *Air Force* et au sud par la *Task Force* 38 croisant en mer de Chine. Après une série d'attaques assez décevantes menées contre les terrains de Luzon le 7 janvier, puis de Formose le 9, c'est au tour de Saigon d'être visité le 12, en début de matinée, par des nuées d'appareils embarqués.

Le TG 38.2, ne découvrant aucun navire ennemi dans la baie de Cam Ranh, se rabat sur ses objectifs

▼ Grumman F6F-5 Hellcat de la VF-9 se préparant à quitter l'USS *Lexington* (CV-16) en février 1945.

▲ Les pilotes du *Carrier Air Group* 17 du *Hornet* s'installent à bord de leurs F6F-5 avant leur départ en mission en février ou mars 1945. Le « 65 » au premier plan appartient vraisemblablement à la VBF-17, formée il y a peu par dédoublement de la VF-17.

secondaires situés en périphérie de la capitale. La VF-3 s'en prend ainsi à l'aérodrome de Tan-Son- Nhut, où les Hellcat surprennent 18 monomoteurs ennemis s'apprêtant à décoller. Les deux seuls qui y parviennent sont immédiatement abattus ; les autres sont détruits au sol. Patrouillant le secteur, les pilotes du *Yorktown* abattent encore neuf avions ennemis avant de s'en prendre à l'hydrobase de Cat-Lai, où plusieurs appareils sont incendiés. La VF-81 succède à la VF-3, revendiquant, entre autres, la destruction d'un gros hydravion « Emily », de cinq monomoteurs équipés de flotteurs et d'un « Oscar » en vol. La VF-20 couvre quant à elle les bombardiers-torpilleurs, qui parviennent à couler trois cargos et un pétrolier. Attaquant ensuite les installations de Cam-Ranh à la roquette, les F6F détruisent sept nouveaux « Jake » ainsi qu'un petit navire de guerre. Vers 9h45, une heure après les premiers raids, survient une seconde vague d'assaut. La réaction de la défense antiaérienne est plus décidée, ce qui n'empêche pas la VF-3 de revendiquer encore trois destructions en vol et onze au sol. Un peu plus tard, le croiseur léger *Lamotte-Piquet*, ancré à Thanh Tuy-Ha et bien que parfaitement identifié, est pris pour cible par un trio de Hellcat qui n'hésite pas à lui décocher plusieurs roquettes. Devant cette agression caractérisée, bien que réduit selon la volonté de la puissance dominante, l'équipage riposte avec une unique mitrailleuse Hotchkiss. Des Avenger scelleront définitivement le sort du navire. Évacué une première fois, il est réoccupé à la mi-journée, et on espère le sauver avant que la VF-81 au grand complet ne finisse, à coups de bombes et de roquettes, de le mettre définitivement hors de combat. Au large, le TG 38.1 s'en prend au trafic maritime côtier avec succès. Une troisième série de raids est lancée en cours d'après-midi. Les résultats sont plus mitigés, des F4U de l'*Essex* abattant même un B-24 de la 14th *Air Force*, le quadrimoteur ayant été confondu avec un « Emily » !

Jamais avare de compliments *pro domo*, Halsey peut bien écrire qu'il s'agit d'une opération bien conçue et brillamment exécutée, celle-ci coûtant aux assaillants la bagatelle de 12 Hellcat et de presque autant de pilotes pour 15 victoires homologuées. On est donc loin du ratio de 14 pour 1 habituel ! L'Indochine n'aura pas réussi au F6F, ce qui ne l'empêchera pas d'y refaire parler la poudre quelques années plus tard, en arborant d'autres cocardes.

Après l'Indochine, la TF-38 bombarde de nouveau Formose, puis réalise une grande première en intervenant en Chine continentale en frappant Hong Kong. Parmi d'autres, la VF-11 y abat l'appareil du vice-amiral Hatakeyama Kouichiro en charge du secteur. Les porte-avions sont ensuite de retour aux Philippines pour assister au dernier acte de la reconquête du gigantesque archipel et incidemment y subir quelques attaques des *Kamikazes* tenus en réserve sur Luzon. Près de 500 d'entre eux ont fait depuis le mois d'octobre le voyage sans retour, mais aucun grand porte-avions ou cuirassé n'a été coulé de leur fait.

En réalité, la menace *kamikaze* est en voie d'être jugulée. Ce tour de force a été réalisé grâce au renforcement significatif des moyens antiaériens, abondamment dotés d'obus équipés de fusée de proximité, et de la présence accrue de chasseurs au sein des *Air Groups*. Désormais, ces derniers comptent en moyenne 54 Hellcat, mais certains en alignent plus de 90 ! Ce mouvement, allant de pair avec l'introduction massive des Corsair, se fait au détriment des Helldiver, qui disparaissent presque lentement mais sûrement de l'inventaire des flottilles de première ligne.

Grumman F6F-5
VF-45
USS *San Jacinto* (CVL-30), mars 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

LA ROUTE DE TOKYO

Le 15 février 1945, après une absence de trois mois, l'amiral Mitscher reprend le commandement de la *Task Force* 58, Spruance étant de nouveau en charge de la 5th *Fleet*.

La mutation décrite plus haut, tendant à la quasi-disparition des bombardiers en piqué, conduit à ce que certaines VF soient requalifiées de VBF (*Volplane Bomber Fighter Squadron*) afin de prendre en compte l'évolution des missions. Cette mesure n'est toutefois pas systématiquement appliquée, et la plupart des VF conserveront cette dénomination jusqu'à la fin des hostilités. D'autres seront dédoublées, comme les VF-3 et VBF-3 ou encore les VF-17 et VBF-17 qui opéreront en parallèle à partir des mêmes porte-avions. À cette époque, les derniers F6F-3 quittent le service actif sur les CV, mais ils continueront à être employés sur les CVE jusqu'à la fin des hostilités. L'autre innovation du moment réside dans l'entrée en service du collimateur gyrostabilisé *M. 21* qui permet d'obtenir une précision inégalée au niveau du tir en déflexion. Tactiquement, Mitscher reprend la répartition de ses forces en quatre *Task Groups*, mais plutôt que de disperser ses chasseurs de nuit au sein de chacun d'entre eux, il forme un *Night Task Group* spécialisé. Toutes ces nouveautés sont immédiatement éprouvées au feu contre l'objectif suprême : les terrains d'aviation de la périphérie de Tokyo.

▼ Après ses aventures indochinoises le *Lieutenant (jg)* Moranville de la VF-11 a bien gagné le droit à un peu de repos, en compagnie de l'une des mascottes du *Hornet* !

Malgré une visibilité médiocre, les premiers raids sont lancés au petit matin du 16 février 1945 par des porte-avions naviguant à moins de 70 kilomètres des côtes de Honshū ! En dépit des conditions de vol hivernales au-dessus d'une capitale ennemie balayée par des bourrasques de neige, la chasse embarquée américaine se déchaîne, revendiquant 270 victoires, le Hellcat se taillant une fois de plus la part du lion. Les Japonais font état de 62 succès pour 37 appareils abattus s'agissant de l'Armée. La Marine rapporte un ratio de 40 pour 22. C'est ainsi que le 47e *Sentai*, volant sur Ki.84, revendique seize F6F envoyés au tapis au-dessus du terrain d'Ohta, alors que la VF-45 ne perd en réalité qu'un seul de ses Hellcat. Dans un même ordre d'idée, la 201e *Kōkūtai*, qui met encore en œuvre le vénérable A6M, rapporte avoir également détruit 16 monomoteurs surpris près d'Hamamatsu, sans qu'aucune correspondance ne puisse être trouvée dans les archives de la *Navy*. Celles-ci retiennent en effet que 21 Hellcat (seulement) sont perdus au combat, dont trois appartenant aux VF(N)-53 et 90 engagées

pour s'opposer aux contre-attaques nocturnes lancées par l'aviation nippone. La *Fighting* 82, qui déplore la perte de cinq des siens, probablement victimes de la redoutable 601e *Kōkūtai*, est l'unité la plus touchée. Le lendemain, les « *Sweeps* » se poursuivent, mais à un rythme moins soutenu du fait d'une météo encore plus dégradée. Les chasseurs-bombardiers s'en prennent cette fois aux usines aéronautiques, comme celle de Tackikawa qui produit des moteurs. Environ 70 nouveaux succès en combat aérien sont revendiqués par les pilotes américains, portant le total à près de 600 avions ennemis détruits en deux jours, au sol et en vol. Les pertes s'élèvent à une centaine d'appareils, dont un peu plus de soixante du fait de l'adversaire. Le reste est imputable à la météo et aux nombreuses erreurs de tir !

Alors que l'essentiel des forces de Mitscher est engagé contre la région centrale du Japon, une moindre proportion de celles-ci est mobilisée pour couvrir la conquête d'Iwo Jima, une île minuscule constituant un petit avant-poste situé 1 000 kilomètres plus au sud. L'affaire est envisagée comme une sorte de répétition générale préludant au débarquement à Okinawa, considéré, lui, comme une opération majeure. Incidemment, l'attaque d'Iwo Jima permet de neutraliser une piste potentiellement utilisable par les *Kamikazes* tout en offrant la possibilité d'y baser des P-51. Le rôle de ces Mustang sera de servir d'escorte aux B-29 engagés dans les dernières phases de l'offensive stratégique conduite contre le cœur industriel et la population même de l'Empire du Soleil levant.

Ce qui ne devait être qu'une petite bataille va en réalité durer un mois, causer de lourdes pertes dans les rangs des assaillants, au point de hanter la mémoire de ceux qui l'ont vécue et de persuader les plus hautes autorités militaires et politiques à Washington que l'invasion du Japon risque de tourner au bain de sang !

Pour les aviateurs, il n'y a pas de gloire ni de palmarès étourdissant à glaner autour d'Iwo Jima, mais un travail quotidien, opiniâtre et dangereux. Robert « Gabby » Gadbois, affecté à la VBF-12 sur l'USS *Randolph* (CV-15), y était : « À Iwo Jima, nous avons partagé notre temps entre les CAP et les missions d'appui au sol. Les premières étaient généralement infructueuses, car conduites à des altitudes comprises entre 20 000 pieds pour les patrouilles hautes et 5 000 pour les basses, qui ne correspondaient pas à celles normalement utilisées par l'aviation ennemie. Les secondes, vitales pour nos troupes débarquées, étaient en revanche prises très au sérieux. Au début, nous étions guidés sur des cibles désignées par les officiers de liaison sol-air qui nous en communiquaient les coordonnées par radio. Dans un second temps et afin d'éviter autant que possible une erreur de tir, les *Marines* ont pris l'habitude de matérialiser avec leur linge de corps une ligne blanche au-delà de laquelle nous avions toute liberté pour ouvrir le feu. Les Japonais ont vite découvert le truc, et des lignes blanches ont bientôt fleuri un peu partout. La solution a finalement consisté à utiliser des grenades fumigènes dont le code couleur était changé quotidiennement. Selon les cas, nous traitions nos cibles à la mitrailleuse ou à coups de roquettes. Mais l'arme la plus terrifiante et la plus destructrice de notre arsenal était, sans contestation possible, le Napalm. Nous utilisions des bidons largables de 175 *gallons* remplis de pétrole gélifié. Explosant à l'impact dans une immense flamme orange, ces trucs permettaient de nettoyer à la fois les nids de mitrailleuses, les souterrains et les cavernes fortifiées, soit en carbonisant directement les défenseurs, soit en consumant tout l'oxygène, entraînant ainsi leur mort par suffocation. »

▲ Hellcat calcinés dans l'entrepont du *Saratoga* après les attaques subies par le grand navire le 21 février 1945. Celles-ci mettront un terme à la carrière en première ligne de la vieille « *Lady* ».

En mars 1945, la *Task Force* 58 repart à l'offensive. Ciblant cette fois les aérodromes de Kyūshū le 18, les aviateurs de Mitscher rapportent avoir détruit 245 appareils de tous types au sol et 97 en vol. La VF-17 réalise la bonne opération de la journée en comptabilisant 25 nouvelles victoires remportées dans le secteur de Kanoya. La Marine impériale réagit en lançant à l'assaut du TG 58.4 tout ce qui peut encore décoller.

Les porte-avions *Entreprise*, *Intrepid* et *Yorktown* subissent des dommages consécutifs à des attaques conventionnelles ou *kamikazes*. Aucun n'est toutefois mis durablement hors de combat. Tel ne sera pas le cas du « Big Ben », l'USS *Franklin*, qui est très gravement endommagé le lendemain à la suite d'une attaque classique conduite par deux « Judy ». Pour le CV-13 et son *Air Group* 5, la guerre est terminée.

Les raids de l'*US Navy* gagnent également en intensité et touchent maintenant Honshū. Toutefois, les pertes causées dans la plupart des cas par la DCA sont lourdes, et au deuxième jour de l'offensive, 24 Hellcat sont ainsi portés manquants. Le 21 mars, la Marine japonaise teste sa dernière innovation en matière d'arme kamikaze : la bombe volante pilotée autopropulsée Yokokusa MYX-7 « Ohka » ou « fleur de cerisier », qui devient « Baka » pour les Américains dans une traduction libre du terme japonais signifiant « dément ». Détectée par les radars, une grosse formation comptant 18 « Betty » porteurs d'autant de « Ohka » et escortés par une trentaine de Zéro est surprise par les Hellcat des VF-17 et VBF-17 ainsi que de la VF-30, qui ne font pas de quartier, mais beaucoup de photos ! Leurs bandes de cinémitrailleuses en couleurs illustrent en effet de nos jours tout bon (ou moins bon) documentaire traitant de la guerre du Pacifique. Malgré ce premier échec, les amiraux japonais persistent, et des « Ohka » seront encore employés au large d'Okinawa, sans grand succès.

Okinawa, c'est le Japon ! Située à moins de 500 kilomètres de Kyūshū, l'île est partie intégrante de l'archipel. De ce fait, elle sera encore plus férocement défendue, avec un esprit de sacrifice qui culminera, à terre, avec le suicide de centaines de civils et, en mer, avec celui de presque autant de *Kamikazes*. Autant dire, s'agissant des pilotes de Hellcat, que certains palmarès vont enfler à bon compte, puisque les revendications sont

▼ Le pont d'envol de l'USS *Randolph* (CV-15) au large d'Ulithi montrant les F6F-5 des VF-16 et VBF-16 (ceux-ci portant les numéros les plus élevés) à l'entraînement en juin 1945 avant leur entrée en action début juillet.

▲ F6F-5 Hellcat de la VF-6 à bord du *Suwanee* (CVE-27) en avril 1945.

obtenues aux dépens de pilotes suicides désormais levés en masse et formés à la hâte, qui ne peuvent ni ne savent manœuvrer. À propos d'Okinawa, certains chasseurs de la *Navy* ont parlé d'un second « tir aux pigeons », en référence à celui qui s'est déroulé quelques mois plus tôt au large des Mariannes. À ceci près qu'il n'y a désormais plus aucune notion de risque dans ce massacre en règle, qui tient davantage du jeu d'arcade que du combat aérien. À ce stade de la guerre, la seule gloire légitime que peut retirer un aviateur de l'élimination d'un *Kamikaze* est d'épargner la vie de plusieurs marins américains.

La flotte britannique du Pacifique de l'*Admiral Sir* Bruce Fraser, requalifiée à la mode américaine de *Task Force* 57, croise elle aussi au large d'Okinawa pour participer à la réduction des défenses de l'île. Ce faisant, les porte-avions constituant le 1st *Aircraft Carrier Squadron* du *Rear Admiral Sir* Philip Vian s'exposent aussi aux attaques spéciales. Toutefois, comme l'a fait remarquer un officier américain : « Quand un de nos porte-avions est touché par un *Kamikaze*, c'est six mois de réparations à Pearl. Les Anglais ont des ponts blindés, et quand un de leur porte-avions est atteint, il leur suffit de passer un coup de balai ! » Comme on le conçoit aisément, la réalité est moins tranchée... Quoi qu'il en soit, la contribution des Hellcat de la *Fleet Air Arm* à cette gigantesque bataille demeure marginale. Ils n'équipent en fait que quatre *Squadrons* : les No. 885 et 1840 embarqués sur des CVE et les No. 1839 et 1844 opérant sur des porte-avions lourds. Intensivement engagés dans les missions d'attaque au sol, ils n'auront guère l'occasion de se frotter à l'aviation ennemie qu'affrontent plus régulièrement les Seafire et les Corsair.

Grumman F6F-5

VF-31
USS *Belleau Wood* (CVL-24), juillet 1945
Lieutenant (jg) Cornelius Nooy

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Extrêmement meurtrière, la bataille d'Okinawa engagée le 1er avril 1945 ne se termine que le 25 juin. Plus de 12 000 soldats américains y trouvent la mort, partageant ainsi le sort de 100 000 Japonais. Ces derniers engloutissent dans cette bataille près de 1 500 avions, dont un bon tiers lors d'actions *kamikazes*. Le cuirassé *Yamato* lui-même terminera ainsi sa carrière sous les bombes et les torpilles aériennes dans le cadre d'une mission sans retour. Il n'y a donc plus rien entre les Américains et l'archipel nippon et ses 77 millions de « combattants » potentiels !

▼ Le 10 000e F6F est livré à la VBF-87 en mai 1945, alors que celle-ci est affectée au porte-avions USS *Ticonderoga*.

LA FIN

En mai 1945, le 10 000e Hellcat est livré à la VBF-87 embarquée sur l'USS *Ticonderoga* (CV-14), juste à temps pour participer à la nouvelle offensive conduite contre Kyūshū par la *Task Force* 38, dont « Slew » McCain a de nouveau la charge.

En fait, il ne reste plus grand-chose à anéantir ! L'escadre déplore la perte de 14 de ses appareils pour la destruction de 77 ennemis. Le 10 juillet, la baie de Tokyo est à son tour visée. Les Hellcat volants font feu de tout bois en s'en prenant à tout ce qui flotte, vole, roule ou marche ! L'aviation nippone ne se montre guère. Faisant profil bas, elle s'économise dans la perspective d'une version shintoïste d'un Armageddon envisageable à brève échéance. Les Britanniques, avec quatre de leurs porte-avions ayant opéré dans l'océan Indien puis au large d'Okinawa, se joignent à la curée. Cependant, la présence du Hellcat y est réduite à ce moment de la guerre, puisque limitée au No. 1844 *Squadron* détaché du HMS *Indomitable* sur son *sister-ship*, le *Formidable*. Ce sont donc logiquement deux pilotes de cette formation (le *Lieutenant* Atkinson et le *Sub-Lieutenant* Mackie) qui s'adjugent les trois dernières victoires du *Commonwealth* remportées aux commandes du chasseur de chez Grumman.

Les Alliés consacrent donc la fin du mois de juillet 1945 à l'attaque d'objectifs militaires et industriels à Nagoya, Kobe, Kure ou Yokosuka. Ces missions permettent d'envoyer par le fond ou de rendre inutilisables les vestiges d'une Marine impériale de toute façon condamnés à rouiller à quai par manque de carburant et d'équipage convenablement formé.

◀ Hellcat de la VF-16 embarqués sur l'USS *Randolph* dans les dernières semaines du conflit. Le destroyer d'escorte est le HMS *Urchin* de la Royal Navy.

▼ et ▶
Ces F6F-5N de la VF(N)-41 n'attendent plus que les hommes de pont ne leur ôtent leurs cales pour s'élancer depuis l'USS *Independence*. Cette unité, active entre août 1944 et janvier 1945, remportera 46 victoires et permettra à deux de ses pilotes de devenir as.

▲ Armuriers installant des roquettes sur un Hellcat de la VF-80 à bord de l'USS *Ticonderoga* (CV-14). (Coll. Pons)

Si la réaction de l'aviation japonaise est faible, en revanche, celle de la DCA, très concentrée autour des principales bases navales, coûte cher aux assaillants, puisque, entre les 24 et 28 juillet, 133 de leurs avions sont portés manquants ; parmi ceux-là, on dénombre trente F6F. L'unité qui souffre le plus est probablement la VF-16, qui est surprise par les appareils de la 343e *Kōkūtai* au-dessus de leur repaire de Shikokū ; six Hellcat ne rentreront pas, un septième de la VBF-16 étant abattu dans les mêmes conditions le lendemain.

De ces dernières missions sur le Japon, les pilotes reviennent épuisés. La guerre a assez duré ! Les signes sont là, visibles. La fatigue nerveuse génère des accidents de pont de plus en plus nombreux. De même, on constate une baisse de l'esprit combatif animant certains pilotes ou certaines unités, qui laissent fuir les appareils japonais au lieu de les poursuivre. Tout cela n'a décidément que trop duré ! Le 6, puis le 9 août 1945, deux bombes atomiques sont larguées sur Hiroshima puis Nagasaki. Le 15 août 1945, à 12h00, heure locale, l'Empire du Japon dépose les armes. Cet horaire laisse toute la matinée aux hostilités pour se poursuivre. Huit Hellcat sont donc encore abattus. L'aviation nippone, quasiment absente du ciel les jours précédents, se manifeste de nouveau en ces heures ultimes, permettant aux F6F des VF-6, 31, 49 et 88 de revendiquer encore 24 victoires. La 302e *Kōkūtai* perd ainsi quatre de ses appareils dans ce qui constitue sans doute le dernier engagement de la guerre pour le « chat » de Grumman. Moins de deux heures plus tard, la voix de l'empereur annonce à la radio que l'impensable est devenu réalité. Les armes se taisent graduellement. Ordre est donné d'agir désormais avec circonspection et de n'ouvrir le feu qu'en cas de légitime défense. Ce que « Bull » Halsey traduit immédiatement : « Si jamais un avion japonais essaie de s'approcher de la flotte, vous avez ordre de l'abattre… mais sans agressivité ! » Huit le seront donc encore… avant que le rideau ne tombe définitivement. ■

▶ Accident de pont impliquant un F6F-3 de la VF-21 embarquée sur le *Belleau Wood* (CVL-24) à la fin de l'été 1944.

▼ F6F-5 de la VF-12 à bord de l'USS *Randolph* en 1945. Le *Randolph* embarquait également une unité jumelle, la VFB-12, plus spécialement chargée des missions air-sol. À l'arrière-plan, un destroyer de la classe Fletcher.

DANS L'OCÉAN INDIEN 6

D'emblée, la domination de l'Insulinde est apparue vitale pour l'économie de guerre du Japon. Pétrole, nickel, bauxite, cuivre, caoutchouc, sans compter des terres agricoles fertiles, sont au cœur de la notion de « sphère asiatique de coprospérité ».

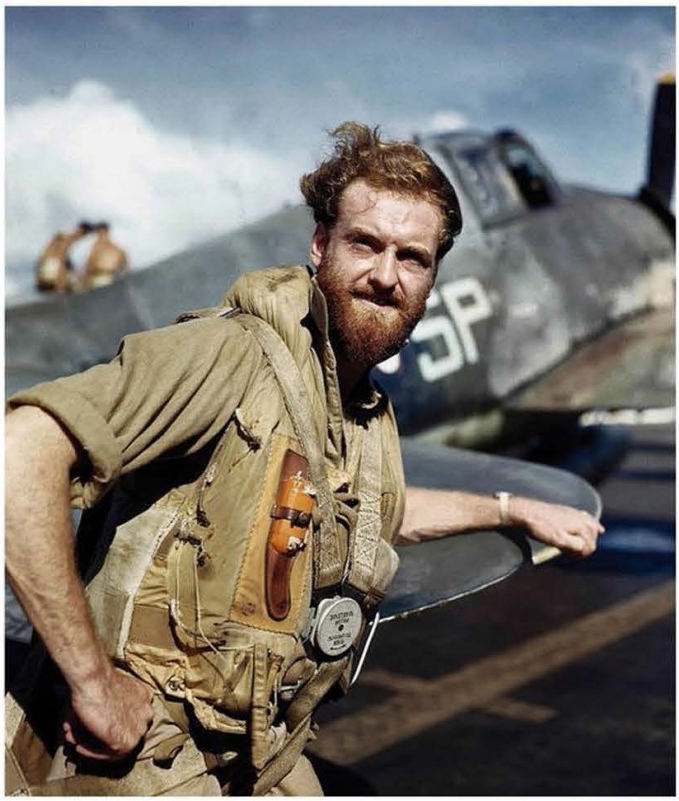
LA conquête rapide, en 1942, de la Malaisie, de Singapour et des Indes néerlandaises permet de considérer que cet objectif d'une Asie vassalisée au service d'un Japon dominateur va pouvoir se réaliser à brève échéance. Espoir déçu, les Alliés ne l'entendent pas du tout de cette oreille. Dans l'océan Indien, comme dans le Pacifique, en 1944, le Hellcat devient le fer de lance de la contre-offensive.

Un premier raid, l'opération « Cockpit », est ainsi lancé au début du printemps. Sous les ordres de l'*Admiral Sir* Sommerville, les porte-avions USS *Saratoga* et HMS *Illustrious*, accompagnés des cuirassés britanniques HMS *Queen Elisabeth* et *Valiant*, du français Richelieu ainsi que du croiseur de bataille *Renown*, attaquent, le 19 avril, le port pétrolier de Sabang. Surpris, les défenseurs régissent à peine ! Tandis que 46 Barracuda, Dauntless et Avenger se délestent de leurs bombes sur les docks et les raffineries, 37 Hellcat de l'*US Navy* et Corsair de la *Fleet Air Arm* montent la garde. En l'absence de toute opposition, ils viennent ensuite s'en prendre à leur tour aux objectifs terrestres, en particulier aux cuves de stockage et aux installations de l'aérodrome de Lho Nga, d'où ils rapportent la destruction de 24 appareils adverses. Douze Hellcat sont atteints plus ou moins gravement par des tirs antiaériens, mais un seul l'est au point de ne pouvoir regagner le bord. Le pilote, contraint de se parachuter en mer, sera cependant recueilli sous le feu des batteries côtières par le sous-marin HMS *Tactician*.

▲ Hellcat *Mk. II* du No. 804 *Squadron* se préparant à décoller depuis le pont du HMS *Ameer* (D01) en 1945. (WW2 Images)

La flotte de Sommerville regagnant Ceylan subit par la suite les assauts sporadiques de plusieurs « Betty » et « Kate », dont la plupart sont abattus par les CAP de la VF-12 ou les canons des navires.

Après s'être réapprovisionnée, la *British Far Eastern Fleet* s'en prend, un mois plus tard, au port de Surabaya, ancienne base navale néerlandaise dont les installations ont été reprises par les forces d'occupation. Le 17 mai, les Britanniques parviennent à détruire, outre le transport de troupes *Sheinrei Maru*, une partie des magasins et des réservoirs de pétrole, tandis que les Américains endommagent des



navires marchands ou militaires de faible tonnage. Présent sur place depuis plus de trois mois, le « Lady Sara » quitte alors l'océan Indien, laissant la zone provisoirement orpheline du moindre F6F !

Le « chat » n'y signe son retour qu'à la fin de l'été suivant, avec le No. 5 *Naval Fighter Wing* embarqué sur le HMS *Indomitable*. Ce *Wing* est constitué des No. 1839 et 1844 *Squadrons*. Il va s'illustrer en particulier lors d'une série de raids conduits contre les îles Andaman. Le 19 octobre 1944, une attaque visant la base de Car Nicobar, occupée par l'Armée impériale, donne en effet lieu à une sévère confrontation avec les « Oscar » de la 71e *Dokuritsu Hikō Chūtai* (escadrille autonome) basée sur place. Au terme de celle-ci, la *Royal Navy* homologue sept victoires rapportées par ses pilotes pour la perte d'un Hellcat et de deux Corsair. Les *Sub Lieutenants* Wilson et Smithwick, du No. 1844 *Squadron*, ouvrent à cette occasion le palmarès extrême-oriental des Hellcat de la *Fleet Air Arm*.

◤ « Sto-wing » pour ce *Mk. I* du No. 1839 *Squadron*. On remarque les cocardes particulières adoptées par la Fleet *Air Arm* dans l'océan Indien et le port de la barbe qui semble très apprécié au sein de l'équipage de l'*Indomitable* !

◥ Pilote de Hellcat du No. 1839 *Squadron* rattaché au porte-avions HMS *Indomitable*. Le *Lieutenant* John « Jake » Haberfield sera tué en mission le 24 janvier 1945…

Les raids contre les installations pétrolières se poursuivent au-dessus des Indes orientales pendant tout le mois de décembre, puis celui de janvier 1945. Les Hellcat *Mk. I* de l'*Indomitable* y participent activement ; cependant, les rencontres aériennes sont rares. Un bimoteur identifié comme un « Sally » est homologué en décembre. En janvier, avec le déclenchement de l'opération « Meridian », qui se traduit par une notable intensification des raids, c'est en revanche une douzaine de Ki.43 Hayabusa III qui est revendiquée. L'*overclaiming* semble néanmoins très probable.

C'est ainsi que, le 4 janvier, les Britanniques font état de neuf victoires reparties entre des Hellcat, des Corsair et des Firefly. De son côté, l'adversaire du jour, la désormais habituelle 71e *Dokuritsu Hikō Chūtai*, déplore la perte de seulement deux pilotes.

Grumman Hellcat Mk. II

No. 808 *Squadron*
HMS Khedive (D62), été 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman Hellcat *Mk. II*

No. 869 *Squadron*
HMS Empress (D42), mars 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

En fin de compte, « Meridian » coûte à l'aviation embarquée britannique une cinquantaine d'appareils, compensée par 30 victoires aériennes et 38 destructions au sol, le No. 5 *Naval Fighter Wing* entrant pour environ un tiers de tous les termes de cette équation quasiment équilibrée.

Le contingent des Hellcat présents en Extrême-Orient est bientôt renforcé par ceux des No. 888 et No. 804 *Squadrons*, respectivement affectés sur les HMS *Empress* (D42) et *Ameer* (D01). Les appareils du No. 888 se distinguent dans la mesure où il s'agit de *PR Mk. II* (F6F-5P) spécialisés dans les missions de reconnaissance photographique. Le No. 804 aligne pour sa part des *Mk. II* classiques.

▶ Le HMS *Ameer* – ex-USS *Baffins* (CVE-35) – photographié à la fin de la guerre à Trincomalee. Les Hellcat sont des *Mk. II* du No. 896 *Squadron*.

▼ Sortie d'axe pour ce *Mk. II* du No. 896 *Squadron* embarqué sur le HMS *Empress*. Plus de peur que de mal ! (WW2 Images)

Engagés à la fin du mois de février au sein de la *Task Force* 62 dans une série d'offensives dirigées contre l'isthme de Kra et Penang, les pilotes britanniques contribuent à repousser avec succès les contre-attaques ennemies qui visent les deux CVE et leurs escortes. Ils engrangent à cette occasion trois victoires remportées le 1er mars sur deux « Oscar » et un « Dinah ». Peu de temps après, l'*Empress* et l'*Ameer* sont rejoints par les porte-avions d'escorte HMS *Stalker*, *Hunter*, *Attaker*, *Khedive* et *Emperor*. Constituant le No. 21 *Aircraft Carrier Squadron*, que rallie bientôt le HMS *Shah*, ces porte-avions d'escorte avaient été engagés dans les opérations du débarquement de Provence, puis lors de la libération de la Grèce quelques mois plus tôt.

Tandis que ces CVE restent cantonnés dans cette partie du monde afin de participer à la reconquête de la Birmanie, les porte-avions d'escadre gagnent le Pacifique pour y constituer, avec neuf autres CVE, la *Task Force* 57, dont nous avons déjà évoqué l'action. Demeurent donc attachés à la *East Indies Fleet*, les Hellcat des No. 800, 804, 808, 896 et 888 *Squadrons*, qui conduiront de difficiles missions d'interdiction, de réglage d'artillerie et d'appui feu.

C'est ainsi que plus de 400 sorties sont réalisées au début du mois de mai 1945 dans le cadre de l'opération « Dracula », la prise de Rangoon. Les occasions de se distinguer ou d'engager l'ennemi se feront de plus en plus rares, d'autant que les interceptions incombent désormais d'avantage aux Seafire qu'aux Hellcat, qui agissent de préférence en chasseurs-bombardiers. On notera toutefois la performance « des appareils photo » du No. 888 qui, le 8 avril 1945, envoient au tapis trois « mouchards » japonais un peu trop curieux. Le No. 808 réalise un score identique quelques jours plus tard. Pour le reste, les sorties s'enchaînent et les accidents se multiplient. Les No. 808 et 896 *Squadrons* perdent ainsi coup sur coup leur leader. Ici aussi, la guerre a trop duré !

Le 15 août 1945, un raid sur Penang est annulé à l'annonce de la capitulation japonaise. La flotte des Indes orientales, qui s'était trouvée réduite à trois porte-avions opérationnels en juin, en aligne désormais treize. Ces navires embarquent alors 220 chasseurs et chasseurs-bombardiers, ainsi que 40 bombardiers et torpilleurs.

Après avoir participé à la conquête de la Birmanie, puis harcelé les Nippons en Malaisie et attaqué des aérodromes thaïlandais, les Hellcat de la *Fleet Air Arm* prennent part, en septembre, à la réoccupation de Singapour. Après quoi, la plupart de ces appareils seront passés par-dessus bord pour éviter d'avoir à les payer, conformément aux accords du prêt-bail ! ■

Grumman Hellcat *Mk. II*
No. 808 *Squadron*
HMS Khedive (D62), septembre 1945
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman Hellcat *Mk. II*
No. 808 *Squadron*
HMS Khedive (D62), septembre 1945
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

LES NIGHT FIGHTERS 7

Pensé dès les premiers développements du F6F, le chasseur de nuit F6F-3 E/N entre en service à la fin de l'année 1943. Dans un premier temps, ses missions ont été réalisées au moyen d'une « triplette » : un Avenger équipé d'un radar AN/APS-4 guidant deux Hellcat « ordinaires » sur une cible. Malgré quelques succès, cette formule lourde est rapidement abandonnée avec l'introduction des monoplaces de chasse de nuit F6F-3E et F4U-2 [1].

Les F6F-3E sont destinés à être embarqués sur les porte-avions, tandis que les seconds sont réservés aux opérations réalisées à partir de bases terrestres. Cependant, après que les F4U de la VF(N)-75 ont prouvé leur valeur, les deux modèles vont finalement connaître un embarquement concomitant en janvier 1944 et subir leur baptême du feu respectif au sein des VF(N)-76 et VF(N)-101.

La VF(N)-76 est équipée de F6F-3E. Rapidement, l'AN/APS 4 est remplacé par l'APS 6, qui est un peu plus lourd mais bien plus performant. Stable et facile à piloter, le Grumman apparaît d'emblée mieux adapté au rôle de chasseur de nuit que le Corsair. Reste que les deux concurrents, testés en parallèle, le sont dans une configuration tactique identique. En effet, les Corsair de la VF(N)-101 sont déployés sur l'*Intrepid* et l'*Entreprise* à raison d'une *Division* par porte-avions. Les Hellcat, plus nombreux, n'opèrent pas davantage au sein d'un *Squadron* constitué, mais font également l'objet de détachements multiples. La VF(N)-76 du *Lieutenant Commander* Evan Peter Aurand arrive donc simultanément sur les USS *Essex*, *Yorktown* (puis *Hornet*), *Lexington* et *Bunker Hill*, chacun de ces grands porte-avions disposant ainsi de « sa » section de *Night Fighters*.

▲ Effet de « nuit américaine » pour ce F6F décollant dans une lumière crépusculaire. On notera qu'un grand nombre de victoires attribuées aux *Night Fighters* ont été remportées de jour et que, de leur côté, les chasseurs diurnes ont obtenu des victoires de nuit

[1] En fait, des F4U-1 bricolés par les ateliers de la *Navy*.

Les F4U ouvrent le bal les premiers, quand, le 19 février 1944, le *Lieutenant Commander* Richard Hamer, parti de l'*Entreprise*, endommage un « Betty » au large de l'île de Pohnpei, dans les Carolines. Réponse du berger à la bergère, trois jours plus tard, le *Leader* des Hellcat « Pete » Aurand ouvre le palmarès de son unité en descendant un Zéro rencontré à la tombée du jour lors d'une patrouille entre Saipan et Tinian. Quand s'achève leur tour d'opérations en juin, les F4U-2 ont remporté cinq victoires certaines et une probable, trois de leurs victimes étant considérées comme seulement endommagées. De leur côté, les hommes de Peter Aurand affichent 36 victoires sûres. Le score est sans appel, et le F6F (N) devient le chasseur de nuit standard de la *Navy* et même des *Marines*, par ailleurs grands amateurs de Corsair.

Après 34 exemplaires modifiés, aucun autre F4U-2 n'est donc construit. Vought produira malgré tout par la suite 214 F4U-5N. Pendant ce temps, après 246 « 3N », Grumman sortira 1 529 « 5N ».

S'agissant précisément du Hellcat et de la VF(N)-76, on note la réussite particulière du détachement n° 2 basé sur le *Hornet* entre avril et septembre 1944. Pendant cette période, les pilotes du *Lieutenant* Reiserer revendiquent en effet 25 succès, soit les deux tiers du palmarès du *Squadron* tout entier. Les F6F-3N, comme les F4U-2, volant jour et nuit, il convient de faire la part des choses. Seules huit de ces victoires ont ainsi été remportées à la faveur de l'obscurité, et sept d'entre elles, réparties entre deux pilotes, l'ont été au cours d'une seule et même mission ! Cette sortie mémorable a été réalisée le 4 juillet 1944 au-dessus de Chichi Jima.

Il est 3h00 ce matin-là quand le détachement n° 2 au grand complet quitte le pont du *Hornet*. Chaque avion, outre son armement de bord, emporte deux bombes de 500 livres. L'affaire n'est en effet pas une mission d'interception, mais une sortie offensive « *Night Intruder* » visant l'îlot de Chichi Jima, au cœur des îles Bonin. Cette nuit-là, des chasseurs-bombardiers équipés d'un radar se préparent donc à traiter des objectifs d'opportunité dans une obscurité totale. Si le vol avait lieu dans les années 1960, il se serait agi d'un raid de routine. Vingt ans plus tôt, la notion de chasseur « tout temps multirôle » reste à définir, et les *Lieutenants (jg)* Dungan et Dear vont s'y employer brillamment. Après une demi-heure de vol, leur *Division* s'étant scindée en vue de la cible conformément au profil de mission retenu, les deux aviateurs volent désormais de concert.

▲ Corsair de la VF(N)-101 déployés sur l'USS *Intrepid*.

▼ Test en soufflerie du radar embarqué sur le Hellcat.

▲ L'as des as de la Navy, David McCampbell (34 victoires, toutes remportées sur F6F), en compagnie de l'*Admiral* Mitscher (de face).

▼ « Butch » est F6F-5N du MCAG-1 (VMF-511) embarqué sur le *Block Island* en 1945.

Arrivant sur la zone, les appareils essuient presque aussitôt des tirs antiaériens, dont certains émanant d'un petit navire de guerre embossé dans la baie de Futami. Faute de mieux, les pilotes décident alors de prendre cet escorteur pour cible. Une première passe à la mitrailleuse est réalisée au ras des flots. À l'issue, les deux F6F effectuent une chandelle avant de revenir sur leur victime en piqué. Désorientés, les artilleurs japonais tirent au jugé. Les Américains, eux, frappent juste et fort. Ayant sans doute atteint un magasin de munitions, ils voient le navire exploser puis brûler. Ayant conservé leurs bombes « pour quelque chose de plus gros, comme par exemple un pétrolier », le duo de *Night Fighters* décide de porter l'estocade et s'engage pour un troisième « *run* ». Dear mène l'attaque. Clignant des paupières pour éviter de trop entamer sa vision de nuit, Dungan le suit à distance quand « J'ai vu une ombre passer devant moi. C'était un hydravion à flotteurs, un Zeke. J'ai tiré par réflexe. Il a explosé. Nous n'étions donc plus seuls. J'en ai repéré trois autres qui nous avaient pris en chasse. J'ai averti Johnny par radio que nous avions de la compagnie tout en virant très sec pour échapper à nos poursuivants. J'ai ainsi pu me dégager et en exploser encore deux autres, coup sur coup. Le quatrième, ça a été plus dur. Il a essayé de se défiler dans un nuage. Mais ce n'était que de la brume, et j'ai donc pu le suivre. Chaque fois qu'il en ressortait, je lui balançais une rafale. Il a fini par virer pour m'engager de face. Nous avons fait feu de toutes nos armes, et il est finalement allé rejoindre les autres au fond de l'océan ! Nous nous étions offert, avec un peu d'avance, un sacré feu d'artifice du 4 juillet ! ». En quelques minutes, Dungan et Dear, qui de son côté a abattu trois A6M-N « Rufe », viennent en effet de liquider presque complètement la Sasebo *Kōkūtai* ! La nuit ayant été bien remplie, ils décident alors de regagner leur porte-avions, alors qu'à l'est, l'horizon s'éclaircit. Les deux F6F ont subi des dommages, mais ils réussissent à apponter sur le *Hornet*. Le chirurgien du bord peut alors extraire de l'épaule de Dungan un projectile de 7,7 mm qui s'y était logé après avoir traversé le poste de pilotage et ripé sur une boucle de son parachute.

Alors que la VF(N)-76 est retirée des premières lignes, de nouvelles formations de chasseurs de nuit ont rejoint la *Task Force* 58. Il s'agit des VF(N)-77 et VF(N)-78, qui entretiennent des détachements sur pas moins de neuf porte-avions. Dans le même temps, plusieurs *Squadrons* diurnes ayant perçu quelques « 5N » profitent de l'aubaine pour créer à leur tour des sections *Night Fighters*. Cette prolifération présentant en définitive plus d'inconvénients que d'avantages, une rationalisation s'impose. Elle intervient au début du mois de septembre 1944 avec la création d'un premier *Carrier Night Air Group* – en abrégé CVG (N) – formé autour de la VF(N)-41, précédemment VF(N)-79, embarquée avec les TBM-1D de la VT(N)-41 à bord de l'*Independence*. Cette disposition implique pour les aviateurs opérant uniquement de nuit de s'abstenir de toute activité diurne et de vivre ainsi selon un rythme bien particulier. L'expérience se révèle

Grumman F6F-5(N)
VF(N)-41
USS *Independence* (CVL-22), octobre 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

payante, puisque, à la différence des *Squadrons* pratiquant le détachement et qui ne peuvent guère revendiquer plus de dix victoires, l'*Air Group* spécialisé du *Lieutenant Commander* Turner Caldwell affichera un score bien plus que respectable de 46 victoires sûres, trois succès probables et trois avions endommagés [2]. C'est en son sein que le *Lieutenant* William Henry, avec 6,5 victoires homologuées remportées de nuit sur un total de 9,5, devient l'as de la spécialité pour ce qui concerne la *Navy*.

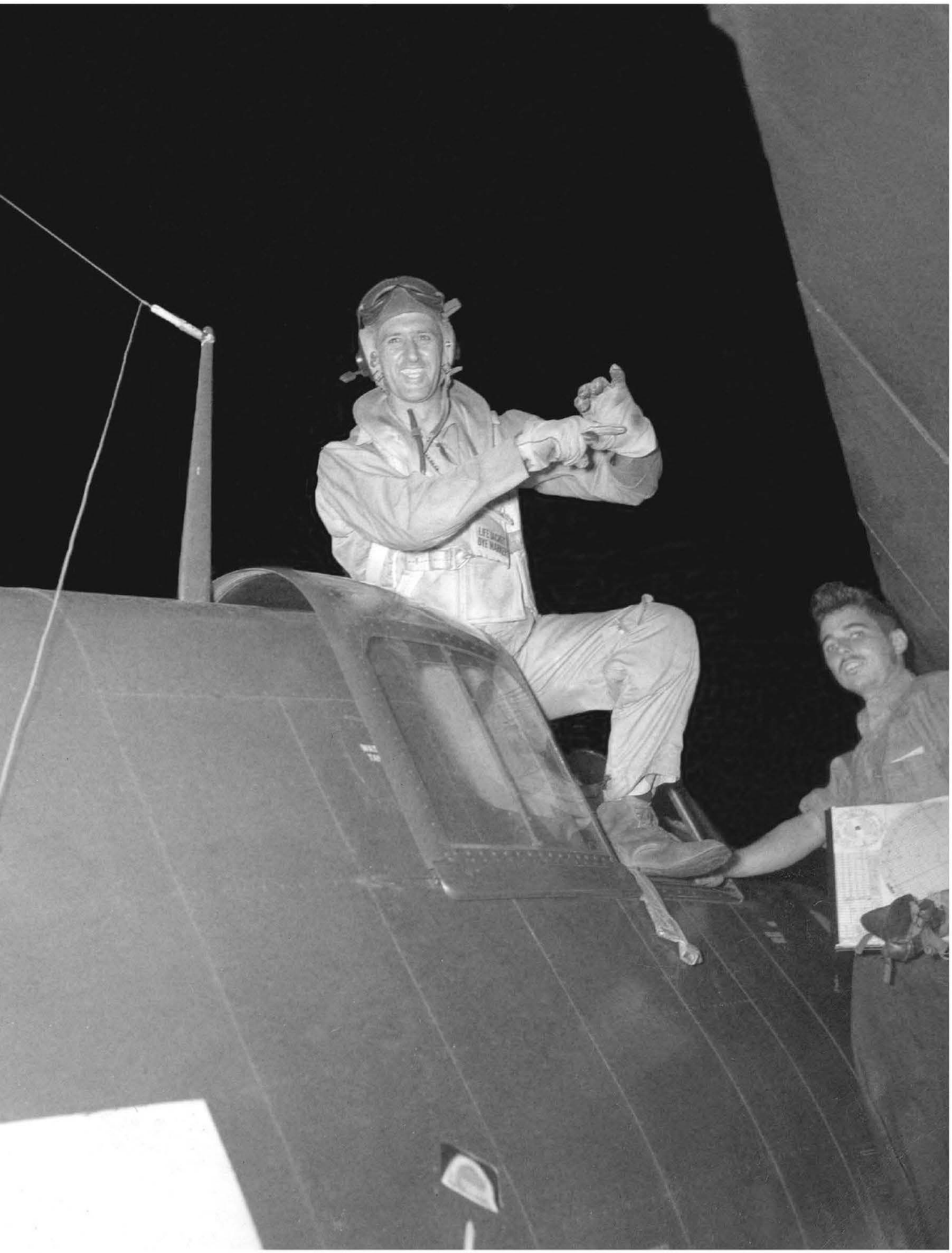
En janvier 1945, la VF(N)-53 est intégrée au groupe aérien de l'USS *Saratoga*, tandis que la relève sur l'*Independence* est assurée par le CVG (N)-90. Cependant, un mois plus tard, le CVL-22 est subitement rendu aux opérations diurnes, sans doute sous l'effet d'un besoin urgent en la matière du fait de l'attrition imputable aux attaques spéciales. Les moyens de l'*Air Group* 90 se trouvent réaffectés à l'*Entreprise* [3] et au *Saratoga*. Participant à toutes les campagnes jusqu'à la fin de l'été 1945, ses pilotes pourront faire état de 35 victoires certaines, dont quatre attribuées aux équipages du VT(N)-90, un de ses Avenger revendiquant en outre un « George » probablement détruit !

À la toute fin du conflit, l'*Entreprise* ayant été mis hors de combat par un avion suicide, un dernier CVG (N) embarque au grand complet – VF(N)-91 et VT(N)-91 – à bord de l'USS *Bonhomme Richard* (CV-31). Il s'agit alors de l'unique et ultime CV(N) de la flotte. Ses équipes feront état de neuf victoires aériennes, dont cinq remportées coup sur coup le 13 août 1945 ; les dernières de la spécialité obtenues au cours de la Seconde Guerre mondiale.

[2] Parmi ces victoires, seules 27 ont été acquises par nuit noire.

[3] Qui seul devient CV(N).

▼ Grumman F6F-5P et 5N de la VF-84 sur le pont du *Bunker Hill* en 1945. Le porte-avions est en train de manœuvrer pour prendre sa route aviation. (Coll. Pons)



▶ F6F-5N de la VF(N)-41 à bord de l'*Independence* à la fin de l'année 1944. Au terme de son tour d'opérations, l'unité totalisera 46 victoires aériennes.

◀ Prise au retour d'une mission de nuit, cette photo d'un pilote de la VF-20 à bord de l'USS *Entreprise* en dit long sur les « rapports » entretenus par les aviateurs américains avec leurs homologues japonais ! (Coll. Pons)

▼ 12h10… midi ou minuit ? Dernières consignes avant un départ en mission pour ces pilotes de la VMF(N)-533.

Pour leur part, les sections « nuit » des unités de jour [4] totalisent un score de 56 victoires sûres, une probable et trois appareils endommagés !

Au final, les F6F-3E/N et 5N de la *Navy* affichent un palmarès d'un peu moins de 200 victoires, dont à peine un tiers réellement obtenu grâce au radar et sous la seule lumière des étoiles !

AVEC LES *MARINES*

La *Navy* n'est pas la seule à employer ses « chats » de nuit. Les *Marines* l'ont fait également, à partir de bases terrestres. C'est ainsi que, au début du mois de décembre 1944, après son séjour à Peleliu, la VMF(N)-541 gagne par ses propres moyens Tacloban, aux Philippines, au terme d'un vol sans escale de près de 1 000 kilomètres. Là, ses pilotes enregistrent 22 succès en un mois, dont la moitié le 12 décembre, à la suite d'une série d'engagements survenus au-dessus de la baie d'Ormoc.

Parmi ces hommes, le *Technical Sergeant* John Andre tient une place à part, et pas seulement du fait d'un grade inhabituel pour un pilote à cette époque. Andre, après deux ans de service en tant que mécanicien, a réussi à se faire transférer vers un cours de pilotage. Breveté « *Naval Aviator Pilot* » le 16 novembre 1943, il est ensuite affecté à une unité de combat tout en conservant, comme certains *Marines*, son statut de sous-officier.

[4] VF-6, 9, 10, 12, 14, 15, 17, 20, 33, 82, 83, 84 et 85.

Le 22 janvier 1945, le *Sergeant*, qui depuis son arrivée à Leyte a déjà abattu deux adversaires, effectue, à la tombée du jour, une sortie sur le nord de l'île quand il repère une patrouille de chasseurs japonais rentrant visiblement au bercail. Immédiatement, le pilote engage la poursuite. Ses adversaires, qui l'ont repéré, accélèrent, contraignant l'Américain à une traque plus longue que prévu. L'obscurité s'installe, et il perd le contact visuel. À ce moment-là, Andre survole Luzon, où quelques faibles lumières lui révèlent bientôt la présence d'un aérodrome, sur lequel l'un des Japonais se prépare à atterrir. Une occasion à ne pas manquer : « Je me suis laissé tomber en piqué afin de me placer dans son sillage. Cette manœuvre m'a permis de me trouver juste derrière le second, qui à son tour venait de virer en finale, et que je n'avais pas vu jusqu'alors. Je l'ai allumé, et il s'est abattu sur la piste. J'ai aussitôt ouvert le feu sur le *Leader*, qui a semblé partir en chandelle avant d'exploser comme une grenade géante. J'ai fini ma passe en mitraillant la piste. La défense antiaérienne est alors entrée en action, faisant jaillir d'un peu partout des balles traçantes. J'ai repris de l'altitude et je suis revenu pour traiter l'autre côté de l'aérodrome, où j'ai noté deux grosses et deux petites explosions ; je pense qu'il s'agissait de camions assurant l'avitaillement et d'un ou peut-être deux avions. »

▲ Un des « *Killers* » de « Black Mac », le *Lieutenant* Charles « Chuck » Schroeder, pose devant son Hellcat. Schroeder se distinguera en Corée aux commandes de F7F.

▼ « Little Mac », l'avion personnel du leader de la VMF(N)-533, le *Lieutenant Colonel* Marion Magruder. Pionnier des techniques d'interceptions nocturnes guidées par radar, Magruder fut surnommé « Black Mac » et sa VFM(N)-533 les « Black Mac Killers » !

Le sous-officier n'en a pas pour autant terminé. Il réalise en effet encore quatre attaques au milieu d'une DCA désormais déchaînée. Lors de la dernière, son moteur s'arrête brutalement avant de repartir, ce qui le contraint néanmoins à s'éloigner. Ayant suffisamment tenté le sort, il décide alors de regagner sa base. Conduite à partir d'un aérodrome mal équipé et dans des conditions météo souvent difficiles, l'action de la VMF(N)-541 lui vaudra des félicitations tardives mais marquantes. Deux ans plus tard, une *Army Distinguished Unit Citation* signée du général Eisenhower lui sera en effet attribuée ; s'agissant de la Seconde Guerre mondiale, elle est la seule unité aérienne des *Marines* à pouvoir se prévaloir d'une telle récompense. Andre, lui, devra également patienter jusqu'en 1947 pour être breveté 2nd *Lieutenant* !

Alors que la « 541 » regagne Peleliu, trois autres *Squadrons* équipés de « 5N » vont participer à la bataille d'Okinawa : les VMF(N)-542, 543 et 533, qui atterrissent sur la grande île en avril pour les deux premières, et en mai pour la troisième.

Les Hellcat de la VMF(N)-533 sont équipés d'une variante « nuit » du collimateur gyroscopique *Mk. VIII*. En fait, il s'agit simplement d'une mire rendue faiblement lumineuse, ce qui évite au chasseur d'être ébloui lors de la visée. Cette astuce technique permet aux nouveaux venus d'homologuer, le 18 mai 1945, cinq appareils ennemis en une seule nuit !

Les *Night Fighters* d'Okinawa réalisent également sous couvert de l'obscurité de nombreuses missions offensives visant l'archipel voisin des Amami, ainsi que des missions d'appui au sol au profit des troupes engagées sur l'île. Les conditions de vie et de travail des personnels demeurent précaires jusqu'au bout. La météo se révèle en outre aussi capricieuse que l'électronique, et la DCA américaine, à bien des égards, plus coriace que son homologue japonaise.

À la fin du mois de juin, alors que la résistance japonaise s'est effondrée, la VMF(N)-542 fait état de 18 victoires aériennes. C'est mieux que la « 543 », qui n'en compte que 15, mais moins bien que la « 533 », qui en aligne 30 ! Parmi leurs pilotes, le *Captain* Robert Baird en totalise six à lui seul. Il s'affirme ainsi comme l'as incontesté de la campagne et des *Marines* pour la chasse de nuit.

Outre les unités basées à terre, un *Squadron* de F6F-5N embarqué a également participé à cette dernière grande offensive de la guerre du Pacifique. Même si la VMF(N)-511 ne s'est guère distinguée au niveau du score, son existence ainsi que les raisons et les modalités de son déploiement méritent qu'on s'y attarde quelque peu.

À la fin de l'année 1944, l'état-major du corps des *Marines* exprime en effet la volonté de voir ses unités aériennes employées en première ligne, à l'instar de ses formations terrestres, et non plus seulement comme « bouche-trou » de la *Navy* ou fossoyeurs des défenses « by-passées » par l'avance alliée. Bien que clairement exprimé, le « message ne passe pas ». Qu'à cela ne tienne ! Comme l'on n'est jamais mieux servi que par soi-même, décision est prise de créer des *Marine Air Groups* autonomes opérant à partir de porte-avions des *Marines* ! Le premier d'entre eux, l'USS *Block Island* (CVE-106), est la seconde unité d'une nouvelle classe de navire d'escorte. Proches des Sangamon, les Commencement Bay sont plus longs, plus lourds et mieux armés que la masse de leurs congénères des classes Bogue et Casablanca. À dire vrai, leurs performances s'approchent, dans de nombreux domaines, de celles des CVL.

Grumman F6F-5(N)
VMF(N)-541
Falalop, atoll d'Ulithi, mai 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

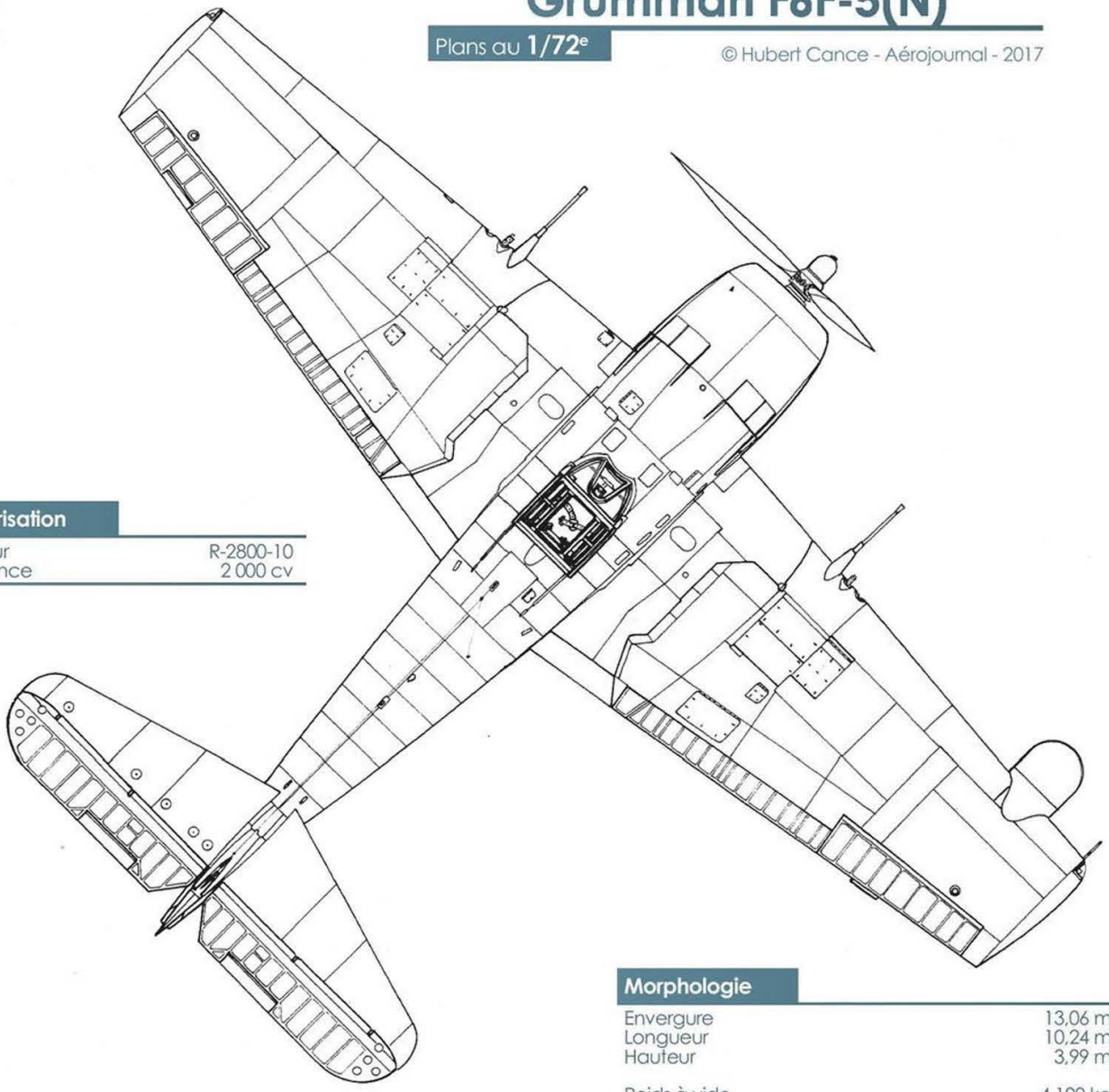
Entre autres raffinements, ils embarquent un radar sophistiqué SM-1 rendant possible le déploiement à leur bord de chasseurs de nuit. La VMF-511, formée sur F4U-1D, devient ainsi la VMF(N)-511 en incorporant à son inventaire réduit à dix Corsair, huit F6F-5N ainsi que deux « 5P » de reconnaissance. Ce *Squadron* composite partage les installations du *Block Island* avec la VMSB-233 équipée de TBM-3.
Ensemble, ces unités participent, en mai 1945, à l'appui rapproché des *Marines* engagés à Okinawa. Après avoir perdu plusieurs de ses appareils, dont au moins un Hellcat, lors de missions de ce type, le *Marine Air Group* 1 est ramené aux Philippines à la fin du mois de juin. Une fois ravitaillé, il est envoyé participer à la réduction des défenses japonaises d'Indonésie. Effectuant la couverture de l'assaut amphibie lancé sur Balikpapan, le 1st *Lieutenant* Bruce Reuter, aux commandes de son F6F, parvient, le 3 juillet, à descendre un « Jake », inscrivant ainsi l'unique victoire de la VMF(N)-511. Trois autres CVE ont également navigué et combattu sous l'égide de l'*USMC* ; cependant, aucun d'entre eux n'a embarqué d'autre F6F. ■

▼ « Hanger Queen » est un F6F-5N du MCAG-1 embarqué au printemps 1945 sur le *Block Island*. Leur unité, la VMF-511, était équipée pour partie de F4U-1D et FG-1 et pour partie de F6F-5N et P.

Grumman F6F-5(N)

Plans au **1/72e**

© Hubert Cance - Aérojournal - 2017

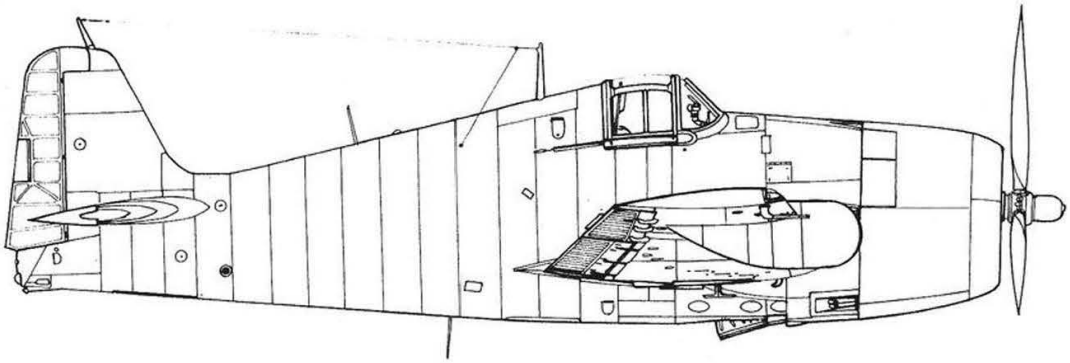


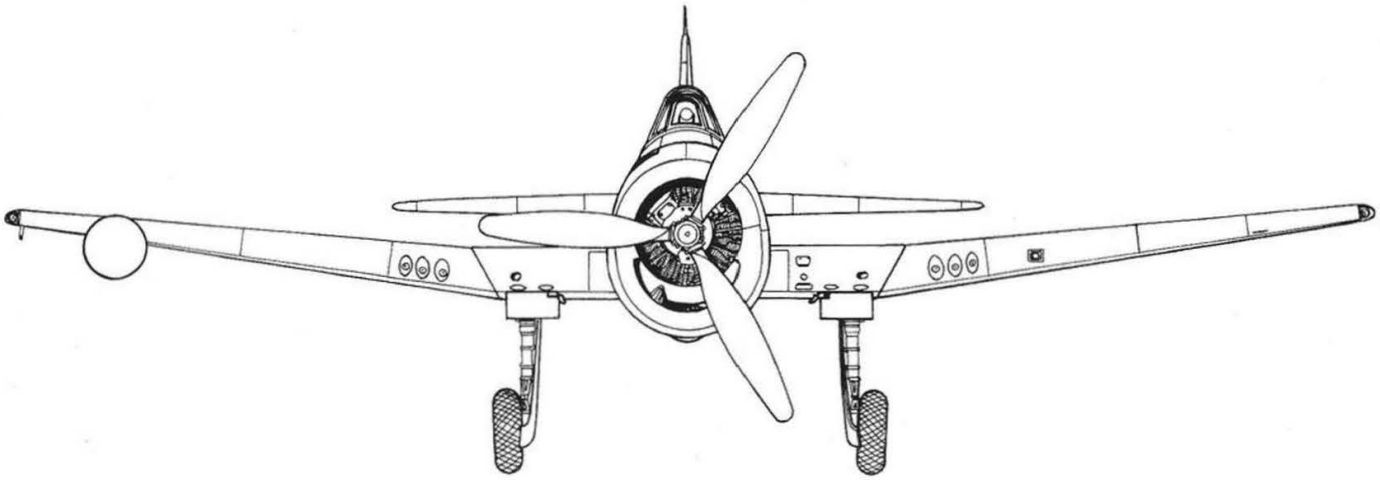
Motorisation

Moteur	R-2800-10
Puissance	2 000 cv

Morphologie

Envergure	13,06 m
Longueur	10,24 m
Hauteur	3,99 m
Poids à vide	4 190 kg
Poids maximal au décollage	6 991 kg
Charge alaire	184 kg/m²





Performances

Vitesse maximale au niveau de la mer	539 km/h
Vitesse maximale en altitude	611 km/h à 23 000 pieds
Temps de montée à 20 000 pieds	7 min
Plafond	38 400 pieds
Distance franchissable avec réservoirs supplémentaires	2 130 km*

* 2 414 selon d'autres sources

Armement

6 x M2 Colt 12,7 mm (400 coups)
Jusqu'à 1 800 kg de charges externes : roquettes, bombes, bidons.
Certaines versions : 2 canons M2 de 20 mm alimentés à 225 coups et 4 M2 de 12,7 mm

Production

7 870 exemplaires produits soit 64 % du total.
930 sont exportés (Royal Navy).

CONCLUSION 8

Il en est du Hellcat comme du char M4 Sherman. Tous deux ont été des outils de combat de premier ordre, bien que ni l'un ni l'autre n'ait été le mieux armé ou le plus rapide de sa catégorie. Toutefois, bien conçues à la lumière des premières expériences tirées de la guerre en Europe, ces deux machines faciles à construire, à entretenir et à mettre en œuvre ont chacune rendu possible la victoire alliée.

Fruit d'un acharnement payant de la part d'une *US Navy* voulant absolument se doter d'une alternative au Corsair, qui était lui-même désigné comme successeur officiel du Wildcat, l'histoire du Hellcat est avant tout celle d'une réussite industrielle.

Conçu en onze mois, l'appareil a été produit pendant trois ans à plus de 12 000 exemplaires. Chez Grumman comme ailleurs, cette guerre a rassemblé des bataillons de travailleurs, sans plus de considération d'âge, de sexe, de religion ou d'origine, tous tendus vers un but unique : produire toujours davantage. Au-delà du management efficace, on retiendra l'élan de joie et de ferveur patriotique qui a traversé les ateliers de la société à l'automne 1944 quand les cadences de production du F6F ont dépassé celles du P-51 de la North American. Pour les ouvriers et les ingénieurs ayant travaillé sur le Design 50,

les victoires remportées aux antipodes par leur « poulain » constituaient autant de témoignages de la qualité et surtout de l'importance cruciale de leur labeur mis au service de la victoire.
La seconde réussite du Hellcat réside dans sa simplicité et sa robustesse. Rien n'était nouveau avec ce chasseur, mais tout fonctionnait parfaitement bien ! C'était une chance pour nombre de ces jeunes pilotes qui n'avaient jamais vu un avion de près avant de s'engager, ou pour la plupart des mécaniciens qui avaient fait leurs armes sur des tracteurs agricoles et des motocyclettes. Bien sûr, les formations dispensées par la Marine devaient conduire, au terme d'un processus assez long, les recrues à un bon niveau de professionnalisation ; toutefois, celui-ci était bien plus facile à atteindre avec une machine telle que le F6F plutôt qu'avec un F4U ou un Helldiver, pour ne rien dire d'appareils aussi complexes que les PBM ou les PB4Y. Dans ces conditions, le Hellcat a quasiment équipé toutes les flottilles de chasse embarquée de la *Navy*. Son importance, bien que déclinant un peu par la suite, a été majeure au second semestre de 1944. À cette époque, où précisément se sont déroulées les plus grandes batailles de la guerre du Pacifique, au moins en termes de matériels et d'hommes engagés, plus de 3 000 exemplaires de cet appareil étaient en service.
468 pilotes américains de Hellcat ont trouvé la mort au combat, ce qui n'est pas un chiffre négligeable. La majorité de ces hommes a toutefois été victime d'accidents ou de dommages infligés par la DCA. 261 F6F ont été abattus en combat aérien, la majeure partie d'entre eux lors de la première année de leur utilisation.

▲ Le Hellcat a largement contribué à anéantir la puissance militaire japonaise. Il participe ensuite à l'occupation du pays, comme ici, sur la base de Yokosuka en septembre 1945. (Coll. Pons)

Le fameux ratio d'un avion perdu pour 19 ennemis abattus a fait du chasseur de la firme Grumman le premier « *Ace Maker* » de l'arsenal américain, avec 305 aviateurs ayant remporté à son bord plus de cinq victoires ; on retiendra en contrepoint un coefficient de perte de 0,98, signifiant qu'un appareil a été perdu pour cent sorties réalisées, ce qui nous ramène dans la moyenne des chasseurs déployés dans le Pacifique.
Pour finir, un ultime chiffre : 42. Il correspond à l'ensemble des bombardiers et des torpilleurs perdus entre octobre 1943 et août 1945 du fait de la chasse ennemie alors qu'ils étaient escortés par des Hellcat… Ce résultat exceptionnel se passe de tout commentaire ! ■

▼ Hellcat prêt à décoller, armé de bombes de 250 livres, sur lesquelles des « mots doux » ont été inscrits à l'attention des Japonais. (Coll. Pons)

ANNEXES 9

Production

	Séquence de production	*BuAer*	Livraisons
F6F-3	1-184	04775 / 04958	septembre 1942 à avril 1943
	185-434	08798 / 09047	avril à juin 1943
	435-909	25721 / 26195	juin à août 1943
	910-1264	65890 / 66244	juillet à septembre 1943
	1265-4403	39999 / 43137	septembre 1943 à avril 1944
F6F-5	4404-5403	58000 / 58999	avril à juin 1944
	5404-8403	69992 / 72991	juin à décembre 1944
	8404-11403	77259 / 80258	décembre 1944 à juin 1945
	11404-12273	93652 / 94521	juin à décembre 1945

▲ Un groupe de F6F-3 de la VF-8 à l'entraînement dans les caraïbes, durant l'été 1943. On notera les codes tactiques « vintage » alors portés par les appareils de cette unité opérant depuis l'USS *Intrepid* (CV-11) mais qui finalement entrera en action avec le *Bunker Hill* (CV-17).

▶ Essai en vol du prototype du F6F.

Le Baroudeur des Sept Mers

BILAN COMPARÉ DES PERTES AFFECTANT LES PRINCIPAUX CHASSEURS EMBARQUÉS DE L'*US NAVY* (1941-1945)

Pertes	Bâtiments	Sorties	Sol/Air	Air/Air	Autres	Pertes non opérationnelles	Pertes diverses sur porte-avions	Totaux
F6F	CV	41 715	366	185	212	509	233	**1 505**
	CVL	15 099	128	58	91	279	122	**678**
	CVE							
	USN	5 426	44	2	18	41	48	**153**
	USMC	146	2	0	0	8	0	**10**
	Total	**62 386**	540	245	321	837	403	**2 346**
F4U	CV							
	USN	6 488	93	18	48	182	76	**417**
	USMC	2 650	40	16	21	42	37	**156**
	CVE (USMC)	443	4	0	0	5	1	**10**
	Total	**9 581**	137	34	69	229	114	**583**
F4F/FM-2	CV	968	11	44	22	42	20	**139**
	CVE							
	FM-2	12 925	62	13	75	283	71	**504**
	F4F	136	6	3	9	7	2	**27**
	Total	**14 029**	79	60	106	332	93	**670**

BILAN COMPARÉ DES PERTES POUR LES UNITÉS BASÉES À TERRE (1944-45)

			Pertes				Ratio	
	Service	Sorties	En opération	Hors opération	Au sol	Totaux	En opération	Hors opération
F6F	USN	1 868	12	13	4	29	0,64	0,22
	USMC	1 646	3	27	5	35	0,18	0,29
		Total	15	30	9	64		
F4U	USN	742	2	4	0	6	0,27	0,29
	USMC	50 118	131	372	4	507	0,26	0,25
		Total	133	376	4	513		

VICTOIRES REMPORTÉES PAR LES PRINCIPAUX CHASSEURS EMBARQUÉS DE L'*US NAVY* ET DE L'*USMC* (1941-45)

		Bombardiers	Chasseurs	Totaux
F6F	USN	12	103	115
	USMC	46	47	93
	Total	58	150	208
F4U	USN	19	141	160
	USMC	300	1 100	1 400
	Total	319	1 241	1 560

BILAN COMPARÉ DES VICTOIRES REMPORTÉES PAR LES PRINCIPAUX CHASSEURS EMBARQUÉS DE L'*US NAVY* ET DE L'*USMC* (1941-45)

	Bases	Bombardiers	Chasseurs	Totaux
F6F	CV	933	2 641	3 574
	CVL	406	876	1 282
	CVE			
	USN	48	51	99
	USMC	1	0	1
	Total	1 388	3 568	4 956
F4U	CV			
	USN	100	260	360
	USMC	53	159	212
	CVE (USMC)	6	0	6
	Total	159	419	578
F4F/FM-2	CV	185	109	294
	CVE			
	FM-2	194	228	422
	F4F	5	3	8
	Total	384	340	724

Un F6F-3 de la VF 1 prêt à décoller depuis le *Yorktown* le 19 juin 1944. (Coll. Pons)

VICTOIRES ET PERTES DES F6F ET F4U DE SEPTEMBRE 1944 À AOÛT 1945

	F6F HELLCAT		F4U Corsair	
	Victoires	Pertes	Victoires	Pertes
A6M (1)	1 000	75	327	27
Ki.43	396	26	46	1
Ki.61	275	11	60	2
Ki.44 (2)	283	9	53	4
Ki.84	114	12	28	4
J2M	33	9	9	3
N1K2	28	0	7	0
C6N (3)	36	0	19	0
Ki.27 (4)	59	1	82	1
divers	90	6	3	0
Total (chasseurs)	2 314	149	634	42
Torpilleur	515	2	271	3
Hydravions à flotteur	89	24	24	0
Bombardiers bimoteurs	530	8	98	2
Hydravions à cocque	17	0	0	0
transport	36	0	3	0
trainer	17	1	12	1
Non identifié (5)	0	1	0	1
Totaux	3 518	160	1 042	49
Ratio victoires/pertes	21,98		21,26	

RATIO DES PERTES DES PRINCIPAUX APPAREILS DE LA CHASSE EMBARQUÉE AMERICAINE 1944-45

Modèle	Bases	Ratio de perte pour 100 sorties	
		de combat	autres
F6F	CV	0,5	0,7
	CVL	0,59	0,66
	CVE		
	USN	0,38	0,39
	USMC	0	2,18
F4U	CV		
	USN	0,74	1,15
	USMC	0,79	0,86
	CVE (USMC)	0	0,28
F4F/FM-2	CVE		
	FM-2	0,58	0,73

(1) Chiffre donné sous réserve.
(2) Quand on ne sait pas c'est toujours un « Tojo » ! C'est ainsi que furent qualifiés les « Franck », « Jack » et autre « George » lors de leur apparition en premières lignes !
(3) Le Nakajima C6N ou « Myrth » pour les Alliés est bien un appareil de grande reconnaissance et non un chasseur, mais ses performances en matière de vitesse en particulier lui valent sans doute ce reclassement insolite.
(4) Il peut tout aussi bien s'agir de A5M de la marine, les deux modèles étant alors relégués en école et/ou à l'exécution des « missions spéciales sans retour ».
(5) Chiffre étonnamment faible attribué à un *Friendly Fire* par l'US Navy…

▼ Hellcat de la VF-15 photographié alors que l'unité est basée à terre, aux Philippines, entre deux croisières. (Coll. Pons)

UNITÉS DE HELLCAT AFFECTÉES AUX CVE DE L'*US NAVY*

Squadron	CVE	Période	Lieu
VOF-1	USS *Kasaan Bay*	Juin à septembre 1944	Méditerranée
VF-74	USS *Tulagi*	Juin a septembre 1944	Méditerranée
VF-24	USS *Santee*	Mars à juillet 1945	Pacifique
VF-25	USS *Chenango*	Avril à juillet 1945	Pacifique
VF-26	USS *Fanshaw Bay*	Juillet à août 1945	Pacifique
VF-35	USS *Chenango*	Novembre 1943 à octobre 1944	Pacifique
VF-37	USS *Sangamon*	Novembre 1943 à octobre 1944	Pacifique
VF-60	USS *Suwannee*	novembre 1943 à octobre 1944	Pacifique
VF-40	USS *Suwannee*	Mars à août 1945	Pacifique
VF(N)-33	USS *Sangamon*	Mars à juin 1945	Pacifique
VF(N)-33	USS *Chenango*	Mars à août 1945	Pacifique
VMF(N)-511	USS *Block Island*	Mai à août 1945	Pacifique

LES PREMIERS AS DE L'*US NAVY* DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Pilotes	Victoires homologuées	Unité	Appareil
David McCampbell	34	VF-15	F6F
Cecil Harris	24	VF-18	F6F
Eugene Valencia	23	VF-9	F6F
Alexander Vraciu	19	VF-6/VF-16	F6F
Cornelius Nooy	19	VF-31	F6F
Patrick Fleming	19	VF-80	F6F
Douglas Baker	16	VF-20	F6F
Ira Cassius « Ike » Kepford	16	VF-17	F4U
Charles Stimpson	16	VF-11	F4F/F6F
Arthur Hawkins	14	VF-31	F6F
John Wirth	14	VF-31	F6F
Elbert McCuskey	13,5	VF-3/VF-42/VF-8	F4F/F6F
George Duncan	13,5	VF-15	F6F
Roy Rushing	13	VF-15	F6F
John Strane	13	VF-15	F6F
Dan Rehm	13	VF-8/VF-50	F6F
Wendell Twelves	13	VF-15	F6F
James Shirley	12	VF-27	F6F
Daniel Carmichael Jr.	12	VF-2/VBF-12	F6F
Roger Hedrick	12	VF-17/VF-84	F4U
William Masoner Jr.	12	VF-19/VF-11	F6F
Hamilton McWhorter III	12	VF-9/VF-12	F6F
Philip Kirkwood	12	VF-10	F4U/F6F

REVENDICATIONS PAR UNITÉ

Unité	Base	Revendications air	Revendications sol
VF-1	CVE-16		
	CVE-20		
	Tarawa		
	CV-10	101	61
VOF-1	CVE-72	6	1
VF-2	CV-6	25	?
	CV-12	220	?
VF-3	CV-10	55	161
VBF-3	CV-10	36	20
VF-4	CV-17	7	?
	CV-9	53	17
VF-5	CV-10	93,5	?
VF-6	CVL-22	28	5
	CVL-23	2	6
	CVL-24	1	0
	CVL-25	4	2
	CV-11	22	47
	CV-19	20	3
VF-7	CV-19	72	160
VF-8	CV-17	151	277
VF-9	CV-9	120	124
	CV-16	130,75	47
	CV-10		
VF-10	CV-6	88	56
VF-11	CV-12 CV-11	102	288
VF-12	CV-3	20	49
	CV-15	51	134
VBF-12	CV-15	74	35
VF-13	CV-13	87,5	76
VF-14	CV-18	138	242
VF-15	CV-9	310	313
VF-16	CV-15	136,5	?
	CV-16	18	?
VF-17	CV-12	160,5	118
VBF-17	CV-12	124	36
VF-18	CV-17	74	?
	CV-11	187	177
VF-19	CV-16	155	190
VF-20	CV-6	157	246
	CV-16		
VF-21	CVL-24	47	?
VF-22	CVL-24	6,66	?
	CVL-22		
	CVL-25	50	95
VF-23	CVL-23	34	11
	CVL-27	20	12
VF-24	CVL 24	36	?
VF-25	CVL-25	37	?
	CVL-28	?	?
VF-27	CVL-23	134	64
	CVL-27	1	
VF-28	CVL-26	56	132
VF-29	CVL-28	112	48
VF-30	CVL-26	50	?
	CVL-24	110	59
VF-31	CVL-28	146	56
	CVL-24	19	?
VF-32	CVL-27	44	57
	CVL-28	0	0
VF-33	Salomons	92,5	?
VF-34	CVL-26	8,5	41
VF-35	CVE-28	9	?
VF-37	CVE-28	20	
VF-38	Salomons	22	
VF-39	Marshalls	0	
VF-40	Salomons	20	
	CVE-27	9	
VF-44	CVL-27	47	
VF-45	CVL-30	81,5	?
VF-46	CVL-25	26	80
	CVL22	1	
VF-47	CVL-29	68	28
VF-49	CVL-30	14	
VF-50	CVL-29	62	
	CVL-25	2	
VF-51	CVL-30	50,5	5

SUR LES PORTE-AVIONS DE LA *FLEET AIR ARM*

Squadron	Porte-avions/base	Zone
No. 800	HMS *Emperor*	Méditerranée, Océan indien
No. 804	HMS *Charger*	Atlantique
	HMS *Emperor*	Atlantique
	HMS *Ameer*	Océan indien
	HMS *Empress*	Océan indien
	HMS *Shah*	Océan indien
No. 808	HMS *Emperor*	Océan indien
	HMS *Khedive*	Océan indien
No. 885	HMS *Ruler*	Océan indien
No. 888	HMS *Indefatigable*	Océan indien
	HMS *Empress*	Océan indien
	HMS *Ameer*	Océan indien
No. 896	HMS *Ameer*	Océan indien
	HMS *Empress*	Océan indien
No. 1839	HMS *Indomitable*	Pacifique
No. 1840	HMS *Formidable*	Atlantique
	HMS *Speaker*	Pacifique
No. 1844	HMS *Indomitable*	Océan indien
	HMS *Formidable*	Pacifique

Unité	Base	Revendications air	Revendications sol
VF-53	CV-3	5	0
VF-60	CVE-27	25	
VF-74	CVE-69	2	
VF-80	CV-14	159,5	
	CV-19		
VBF-80	CV-19		
VF-81	CV-18	43	
VF-82	CV-20	85	89
VF-83	CV-9	137	60
VF-86	CV-18	12	43
VF-87	CV-14	0	14
VBF-87	CV-14	6	
VF-88	CV-10	13	
VF-94	CV-16	1	
VF(N)-33	CVE-26		
	CVE-28		
VF(N)-41	CVL-22	46	10
VF(N)-53	CV-3	0	0
VF(N)-63	CVE-108		
VF(N)-76	CV-9		
	CV-10		
	CV-12	16	0

Unité	Base	Revendications air	Revendications sol
	CV-17	5	0
	CV-16		
VF(N)-77	CV-9		
	CV-18		
	CV-13		
	CV-10		
VF(N)-78	CV-11	8	
	CV-6		
VF(N)-90	CV-6	31	19
VF(N)-91	CV-21	9	
VF(N)-105	CV-14		
VMF(N)-534	Guam	1	
VMF(N)-541	Peleliu	1	
	Tacloban	22	
	Peleliu		
VMF(N)-533	Okinawa	35	0
VMF(N)-542	Okinawa	18	0
VMF(N)-543	Okinawa	15	0
VMF(N)-511	CVE-106	1	
VF-85	CV-38	1	
TOTAL		5 162,91	3 814

Grumman Hellcat *Mk. II*
No. 800 *Squadron*
HMS *Emperor* (D98), 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Grumman Hellcat Mk. II
No. 1839 *Squadron*
HMS *Indomitable* (D92), 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

COMPARATIF : LE F6F-3 ET SES CONTEMPORAINS

Grumman F6F-3

607 km/h

564 km/h

1 024 m/min

1 377 m/min

1 520 km

3 105 km

6 x 12,7 mm

2 x 20 mm + 2 x 7,7 mm

1942

1943

Mitsubishi A6M5 Model 52

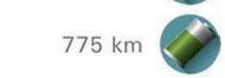
Lavotchkine La 5

648 km/h

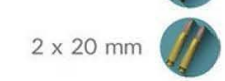
580 km/h

964 m/mn

912 m/min


775 km

580 km


2 x 20 mm

2 x 20 mm + 2 x 12,7 mm

1942

1942

Kawasaki Ki .61-I Kai

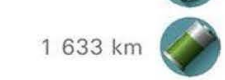
Chance Vought F4U-1 (A)

671 km/h

640 km/h

912 m/mn

1 020 m/min


1 633 km

1 000 km

6 x 12,7 mm

2 x 13 mm + 1 x 30 mm

1942

1942

Messerschmitt Bf 109 G6

Republic P-47 D

689 km/h

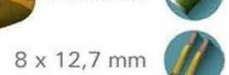
656 km/h

969 m/min

900 m/min

1 290 km

800 km


8 x 12,7 mm

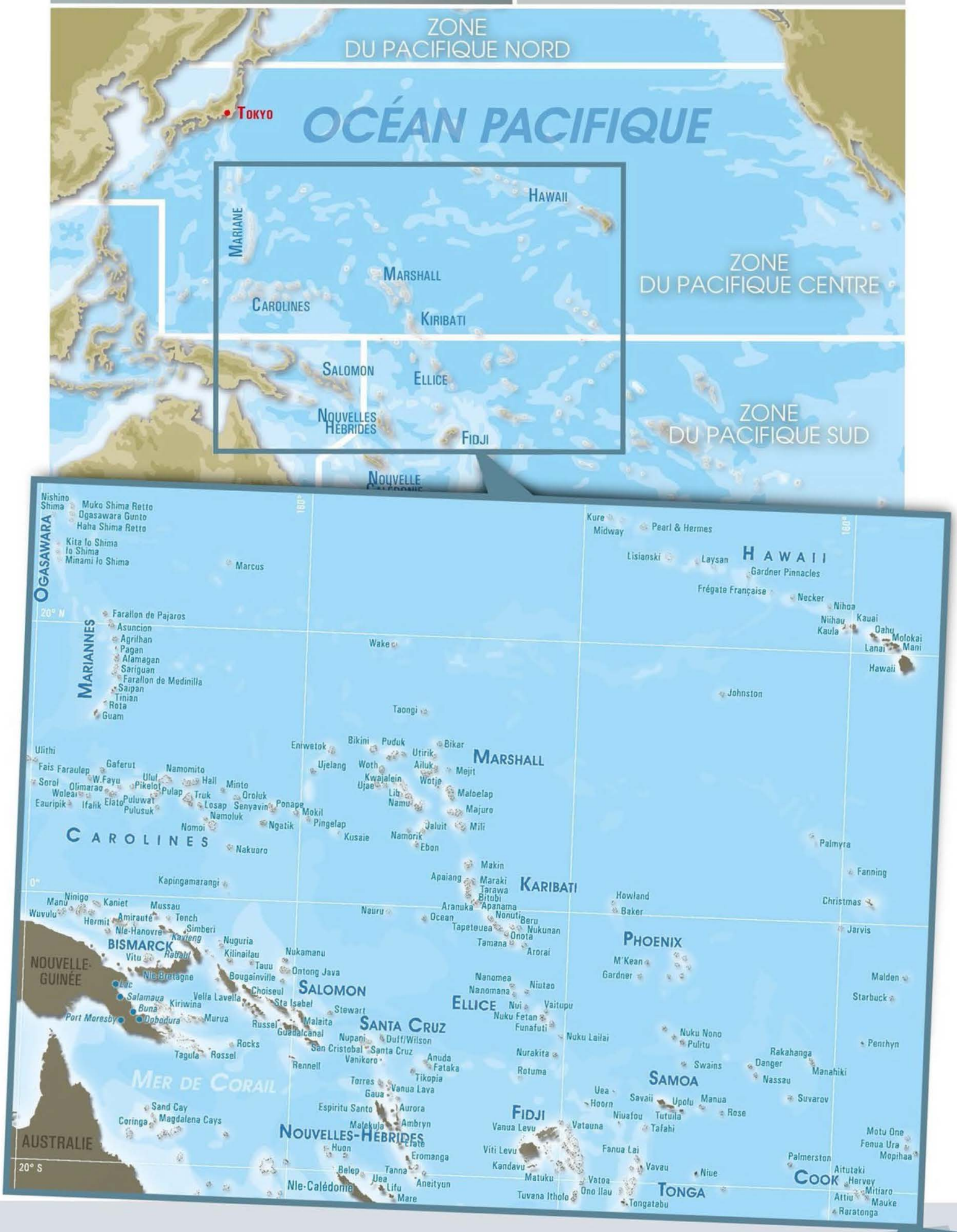
2 x 7,9 mm + 4 x 20 mm

1942

1942

Focke-Wulf Fw 190 A6

PRINCIPAL TERRAIN DE CHASSE DU HELLCAT



aero JOURNAL
ISSN 1962-2410
Histoire de la guerre aérienne

NOUVEAU !

Ne vous souciez plus de vos hors-série et choisissez l'abonnement INTÉGRAL

pour un an : 6 numéros

+ 3 HORS-SÉRIE

***ATTENTION : Ce bon de commande est valable jusqu'au 1er avril 2017 pour les abonnements**

Abonnements (à partir du n°58 inclus)	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 1 an, soit 6 numéros	35,00 €	40,00 €	45,00 €	x _____ =	€
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 2 ans, soit 12 numéros	65,00 €	75,00€	85,00 €	x _____ =	€
☐ NOUVEAU : ABONNEMENT BIMESTRIELS + HORS-SÉRIE Abonnement d'un an à **AÉROJOURNAL**, soit 6 numéros, à partir du n°58 inclus + 3 numéros hors-série, à partir du n°27 inclus	75,00 €	90,00 €	100,00 €	x _____ =	€

Hors-séries	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
HS n°11 : **Phantom israéliens au combat** (ref.571)	11,50 €	14,50 €	18,50 €	x _____ =	€
HS n°14 : **La bataille de Midway** (ref.574)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°15 : **Le B-17 Fortress 1935-1942** (ref.575) (Stock limité)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik (ref.576)**	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°17 : **Le B-17 Fortress : 1943-1945** (ref.577)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°18 : **Le B-17 Fortress : *The Mighty Eigth*** (ref.578)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°20 : **Les chasseurs Lavotchkine (ref.580)**	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°22 : **Fw190 Jabos au combat** (ref.582)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°23 : **Les as de la *Luftwaffe*** (ref.583)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°24 : **Les as de l'*US Navy*** (ref.584)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°25 : **Arado 234** (ref.585)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°26 : **Le F6F Hellcat** (ref.586)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8 € pièce, toute destination) :

- ☐ n°19 : La renaissance de la *Luftwaffe* (Réf. 104)
- ☐ n°20 : *1st Air Commando* (Réf. 105)
- ☐ n°23 : Le bombardier en piqué (Réf. 523)
- ☐ n°25 : Le Menschel RS 123 en opérations (Réf. 525)
- ☐ n°26 : *Jagdgeschwader*, les escadres de chasse (Réf. 526)
- ☐ n°27 : *Stafers and big guns* (Réf. 527)
- ☐ n°28 : Opération « OVERLORD » (Réf. 528)
- ☐ n°29 : Les briseurs de barrages (Réf. 529)
- ☐ n°30 : Les cavaliers de l'apocalypse (Réf. 530)
- ☐ n°31 : Dissuasion à la française (Réf. 531)
- ☐ n°32 : Chasseurs de *U-Boote* (Réf. 532)
- ☐ n°33 : Les ailes volantes des frères Horten (Réf. 533)
- ☐ n°34 : La chasse allemande face à l'Ouest (Réf. 534)
- ☐ n°35 : *Regia Aeronautica* dans la bataille d'Angleterre (Réf. 535)
- ☐ n°36 : Pilotes belges sur Hawker Typhon (Réf. 536)
- ☐ n°37 : Kamikaze, la vanité de l'héroïsme (Réf. 537)
- ☐ n°38 : *Jagdgeschwader*, les escadres de formation (Réf. 538)
- ☐ n°39 : Iliouchine IL-2 en opérations (Réf. 538)
- ☐ n°40 : Insurrection en Irak (Réf. 540)
- ☐ n°41 : *Kampfgeschwader* KG 200 (Réf. 541)
- ☐ n°42 : KG 200 « Beethoven » (Réf. 542)
- ☐ n°43 : Les As de l'armée impériale japonaise (Réf. 543)
- ☐ n°44 : Monstres marins : le Martin PBM Mariner Réf. 544)
- ☐ n°45 : *Jagdverband* 44 (Réf. 545)
- ☐ n°46 : L'aéronavale impériale en guerre (Réf. 546)
- ☐ n°47 : Les Stukas de Rommel (Réf. 547)
- ☐ n°51 : « Dora 9 », le Focke-Wulf au long nez (Réf. 551) (Stock limité)
- ☐ n°52 : *49th Fighter Group* au combat (Réf. 552)
- ☐ n°53 : La menace fantôme, V1 contre RAF (Réf. 553)
- ☐ n°54 : 8 mai 1945, dernier jour de la *Luftwaffe* (Réf. 554)
- ☐ n°55 : La *Luftwaffe* à Koursk (Réf. 555) (Stock limité)
- ☐ n°56 : Août 1942, carnage à Dieppe (Réf. 11056)
- ☐ n°57 : le Heinkel He 177 Greif (Réf. 11057)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8€ = €

TOTAL (abonnements + hors-séries + anciens numéros) : €

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél. : .....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel : .....
(3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

aero JOURNAL
Histoire de la guerre aérienne

EN VERSION NUMÉRIQUE
SUR APPLE STORE ET GOOGLE PLAY.

DISPONIBLE SUR Google Play
Télécharger dans l'App Store

Les AS US NAVY

FW 190

Les AS de la Luftwaffe

Renseignements : Caraktère - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France - Tél : +33 (0)4 42 21 06 76
www.caraktere.com

aero JOURNAL HORS-SÉRIE

Grumman F6F HELLCAT

Avec plus de 12 000 exemplaires sortis des usines Grumman de 1942 à 1945, le F6F Hellcat s'est imposé comme un acteur de premier plan lors de la guerre du Pacifique.
Sans être techniquement révolutionnaire, ce monomoteur avait toutes les qualités requises pour veiller sur la sécurité de la flotte, mais aussi en devenir le bras armé : puissant, robuste, fiable, évolutif, l'avion a su remplir ses missions et bien souvent ramener ses pilotes au bercail, malgré parfois des dégâts d'importance. Des CAP montées au-dessus des « *Flat Tops* », en passant par les raids de chasseurs-bombardiers, jusqu'à la chasse de nuit, le Hellcat a été la cheville ouvrière de la Navy dans sa stratégie de reconquête face aux Japonais !

Aérojournal Hors-série n°26
Mars - Avril 2017

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 € -
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 26H - F: 14,90 € - RD